

„TIRPITZ" POCZĄTEK KOŃCA

CENA ZŁ. 4.—

PRZEKRÓJ OKRĘTU PODWODNEGO TYPU „XE"

MORZE PÓŁNOCNE

POLE MINOWE

SOROY

SEILAND

STJERNOY

OPERACJA „SOURCE"

----- droga „X 10"

„TIRPITZ"

JAN NOWAK

„TIRPITZ" POCZĄTEK KOŃCA



WYDAWNICTWO MORSKIE • GDYNIA 1960

M I N I A T U R Y   M O R S K I E

Seria: „Epizody z drugiej wojny światowej na morzu"

Zeszyt 10. „*Tirpitz*" — *początek końca*

Okładka i rysunki: ADAM WERKA

Rysunek na ostatniej stronie okładki:

STANISŁAW WOŹNIAK

Ilustracje: archiwum autora i J. MICIŃSKIEGO

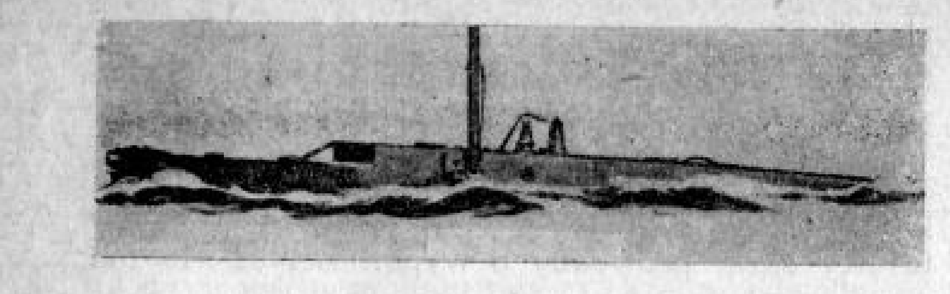
Redaktor
Henryk Kabat

Redaktor techniczny
Kazimierz Kołodziej

WYDAWNICTWO MORSKIE • GDYNIA 1960

Wydanie pierwsze. Nakład 50 000+253 egz. Format B6. Ark. druk. 2 2/8. Ark wyd. 3,2. Papier druk. sat. V kl. 70 g. Oddano do składania 12. 12. 59 r. Podpisano do druku 27.I.1960 r. Druk uk. w lutym 1960 r. Nr zam. 2360. M-4 Cena zł 4,—

Gdańskie Zakłady Graficzne,
Gdańsk, ul. Świętojańska 19/23



NIECO HISTORII

Komandor Cromwell Varley był nieustępliwy. Jego „konikiem" były małe okręty podwodne. Będąc sam podwodniakiem w okresie pierwszej wojny światowej utrzymywał, że obok zwykłych okrętów podwodnych potrzebne są flocie angielskiej nowe konstrukcje. Chodziło mu o broń, która mogłaby działać bezpieczniej niż duże okręty podwodne, a właśnie miniaturowe okręty podwodne mogłyby wchodzić nawet do strzeżonych portów nieprzyjaciela i tam atakować okręty. Pierwszy projekt takiekiego okrętu komandor Varley zgłosił w latach trzydziestych.

Nie był to jednak pierwszy projekt, który zrodził się w *Royal Navy.* Już podczas pierwszej wojny światowej znany dowódca okrętu podwodnego Max Horton udoskonalił prototyp „Devastatora", skonstruowany w 1909 roku przez komandora Godfreya Huberta; w zasadzie była to jednoosobowa torpeda z odczepianą kabiną pilota. W 1915 roku R. H. Davis, ze znanej firmy robót podwodnych Siebe, Gor-

man & Co., opracował i opatentował projekt miniaturowego okrętu podwodnego dla trzyosobowej załogi.

W 1924 roku wspomniany już Max Horton wystąpił z nowymi projektami, które obejmowały: miniaturowy okręt podwodny o wyporności 30—40 ton, z odczepianym kioskiem, dalej dwuosobowy, miniaturowy okręt podwodny o wyporności 40 ton (obydwa z normalnymi torpedami) oraz miniaturowy okręt podwodny z dużą, ciężką torpedą bliskiego zasięgu.

Projekt komandora Varleya z lat trzydziestych dotyczył miniaturowego okrętu podwodnego o długości około ośmiu metrów, z dwuosobową załogą. Po wybuchu II wojny światowej Varley zmodyfikował go, proponując budowę miniaturowych okrętów podwodnych o długości około 15 metrów dla trzyosobowej załogi, przy czym w projekcie tym został wykorzystany istotny element wspomnianego pomysłu R. H. Davisa z 1915 roku, a mianowicie tak zwany *Wet and Dry Compartment*, czyli komora ratownicza, która jednak na miniaturowym okręcie podwodnym miała nieco inne przeznaczenie. Miała ona bowiem umożliwiać załodze opuszczanie okrętu pod wodą dla wykonania zadań związanych z operacjami bojowymi; „wysiadający" członkowie załogi, po wykonaniu zadania, wracali na okręt.

Nowym projektem Varleya zainteresowała się w 1940 roku Admiralicja Brytyjska, przy czym ko-

nieczna była tu protekcja. Udzielił jej Varleyowi entuzjasta nowej broni podwodnej Max Horton, a ponadto jego przyjaciel, pułkownik Jefferis, który dotarł w tej sprawie aż do Churchilla. To wreszcie skłoniło Admiralicję do poważnego ustosunkowania się do projektu miniaturowego okrętu podwodnego. W niemałym stopniu zaważyły na tej decyzji również opracowywane już przez Hortona plany ataków na okręty niemieckie w Norwegii, których nie mogły podjąć się zwykłe okręty podwodne.

Jednak pomimo pilnej potrzeby posiadania nowej broni podwodnej, prace nad nią rozwijały się w Anglii w ślimaczym tempie. Anglicy nie tylko nie zdawali sobie sprawy z tego, że Włosi wyprzedzili ich już o co najmniej pięć lat, ale również zmarnowali drogocenne miesiące i lata pierwszego okresu wojny. Może o tym chociażby świadczyć fakt, że komandor Varley, który znajdował się w stanie spoczynku, nie został ponownie powołany do marynarki wojennej, a prac nad prototypem miniaturowego okrętu podwodnego nie prowadziła stocznia marynarki wojennej, lecz zlecono je firmie prywatnej, którą zresztą utworzył komandor Varley.

Gdy pomyślne ataki włoskich „żywych torped" na Gibraltar i Aleksandrię napędziły trochę strachu Anglikom, wówczas na polecenie Churchilla przyspieszono prace nad nowymi rodzajami broni podwodnej. W ten sposób powstały angielskie „żywe torpedy" i miniaturowe okręty podwodne.

ZACZĘŁO SIĘ OD „X-3"

W przeciwieństwie do „żywych torped", z których konstrukcją i budową Anglicy uporali się stosunkowo szybko, dzięki „pomocy" włoskiej w postaci zdobytych w Gibraltarze włoskich „żywych torped", budowa dalszych środków szturmowych trwała znacznie dłużej. Jednak w wyniku tych prac powstała nowa oryginalna broń szturmowa — miniaturowy okręt podwodny. Wprawdzie uprzednio Włosi i Japończycy posiadali małe okręty podwodne, lecz konstrukcja ich nie była znana Anglikom, którzy tym razem szli własnymi drogami i stworzyli nową, oryginalną konstrukcję.

Pierwszy miniaturowy okręt podwodny wodowano w marcu 1942 roku na rzece Hamble, koło Southampton, lecz zastosowanie bojowe znalazły takie okręty dopiero w półtora roku później, we wrześniu 1943 roku. Tyle bowiem czasu zajęły próby, szkolenie i budowa dalszych jednostek.

Miniaturowe okręty podwodne nazwano w Anglii kryptonimem „X-craft" — „Okręty X", a poszczególne okręty otrzymywały kolejną numerację. Nie zaczęła się ona jednak — jak należało by przypuszczać — od „X-1", lecz od „X-3". Stało się tak dlatego, że nazwą „X-1" oznaczono prototyp eksperymentalnego superokrętu podwodnego z silnym uzbrojeniem artyleryjskim, który później zresztą pocięto na złom, gdyż nie zdał egzaminu praktycznego. Natomiast nazwę „X-2" nosił jeden z okrętów niemieckich, przejęty przez flotę angielską. Z tego powodu historia angielskich miniaturowych okrętów podwodnych rozpoczęła się od „X-3".

Może nasunąć się pytanie, dlaczego konstruowano i budowano miniaturowe okręty podwodne, jeżeli udało się osiągnąć stosunkowo dobre wyniki w zakresie „żywych torped". Otóż chodziło o stworzenie broni podwodnej o niewielkich rozmiarach, która mogłaby niespostrzeżenie przenikać do portów nieprzyjaciela i niszczyć jego okręty, przy czym zasięg działania tej broni miał być większy niż zasięg „żywych torped". Poza tym chodziło o zmniejszenie wysiłku i ochronę obsługi, która na „żywych torpedach" była wystawiona na duże niebezpieczeństwo. Wreszcie ostatnim argumentem, przemawiającym za budową miniaturowych okrętów podwodnych, była konieczność zastosowania większych ładunków wybuchowych, w które, ze względu na niewielkie rozmiary, nie mogły być zaopatrzone „żywe torpedy"; zabierały one po około trzysta kilogramów materiałów wybuchowych, podczas gdy każdy „X-craft" — aż cztery tony.

Pierwszy i drugi miniaturowy okręt podwodny („X-3" i „X-4") były jednostkami eksperymentalnymi, przeznaczonymi dla celów szkoleniowych. Następne okręty, które później znalazły zastosowanie bojowe, różniły się nieco od prototypów, gdyż wykorzystano przy ich budowie doświadczenia uzyskane podczas prób.

„X-craft" stanowił zmniejszoną wersję normalne-



Miniaturowy okręt podwodny klasy „X"; sylwetka dowódcy opartego o peryskop pozwala na ocenę wielkości okrętu.

go okrętu podwodnego, od którego różnił się zasadniczo jedynie uzbrojeniem, a tym samym i techniką ataku. W przeciwieństwie do innych konstrukcji miniaturowych okrętów podwodnych (Japonia, Włochy, a pod koniec wojny także Niemcy), angielskie „X-craft" nie były uzbrojone w torpedy. Atakowały one okręty nieprzyjaciela przez rzucanie pod nie ciężkich ładunków wybuchowych z mechanizmem zegarowym. Istniała również możliwość bezpośredniego przyczepiania ładunków wybuchowych do kadłuba atakowanego okrętu przez płetwonurka, który pod wodą mógł opuszczać okręt.

Miniaturowy okręt podwodny miał rzeczywiście miniaturowe wymiary. Całkowita jego długość wynosiła 12,50 metra, długość wewnętrzna 8,75 metra. O ciasnocie panującej na takim okręcie może świadczyć jego średnica, która wynosi maksymal-

nie 1,40 metra, a wewnątrz okrętu nie przekraczała w najlepszym wypadku 1,25 metra.

Okręt był podzielony na cztery przedziały; mieściły się w nich: baterie, komora ratowniczo-wyjściowa, centrala, silniki. W pierwszych jednostkach ćwiczebnych centrala mieściła się w części rufowej, jednak później przeniesiono ją na śródokręcie. Stamtąd sterowano okrętem i przeprowadzano wszystkie manewry. Tam też znajdował się peryskop oraz wszystkie urządzenia nawigacyjne.

Miniaturowe okręty podwodne miały podwójny napęd. Na powierzchni posługiwano się silnikiem spalinowym, który zapewniał im szybkość 6,5 węzła, a pod wodą silnikiem elektrycznym, przy czym osiągano szybkość 4,5 węzła. Załogę stanowiły cztery osoby: dowódca, zastępca (oficer nawigacyjny), mechanik i nurek.

Ze względu na niewielkie rozmiary okrętu i bogate wyposażenie w różnorodny sprzęt ciasnota na okręcie była bardzo duża. O swobodnym poruszaniu się nie było w ogóle mowy. Chodzić można było tylko w pozycji pochylonej, trzymając ręce przy sobie. Natomiast w przedziałach dziobowych i rufowych można było już tylko siedzieć. Przy jakiejkolwiek naprawie silnika spalinowego trzeba było pracować w pozycji leżącej kładąc się na zbiorniku z paliwem, przy czym odległość pomiędzy leżącym a kadłubem wynosiła zaledwie kilkanaście centymetrów. Przy obsłudze sprężarki powietrznej trzeba było wsuwać rękę między rozpaloną do czerwoności rurę

wydechową a koło obracające się z szybkością 2 000 obrotów na minutę. Były również trudności z wejściem do miniaturowego okrętu podwodnego i wyjściem zeń, bowiem średnica włazów wynosiła zaledwie 60 centymetrów.

Dlatego też do służby na miniaturowych okrętach podwodnych wybierano ludzi szczupłych i niezbyt wysokich, aby w ten sposób ułatwić im wykonywanie zadań.

Prototyp miniaturowego okrętu podwodnego był jeszcze w budowie, gdy już przydzielono mu okręt-bazę. Został nim trałowiec „Present Help". Pierwsze próby rozpoczęto z autonomiczną komorą ratowniczą, przez którą miał wychodzić i wchodzić nurek udający się na rozpoznanie, celem przecięcia sieci itp. Wtedy też do Eksperymentalnej Flotylli Podwodnej, w której koncentrowały się środki szturmowe *Royal Navy*, został przydzielony komandor T.I.S. Bell, który położył niemałe zasługi w zakresie szkolenia załóg dla miniaturowych okrętów podwodnych.

Załogi te dobierano wyłącznie spośród ochotników umiejących dobrze pływać, przy czym nie wiedzieli oni o jaką służbę chodzi, informowano ich jedynie, że są przeznaczeni do służby specjalnej.

W marcu i w kwietniu 1942 roku „X-3" odbył szereg prób, a w maju rozpoczęto szkolenie załóg na okręcie. Pierwszą załogę pierwszego miniaturowego okrętu podwodnego stanowili: porucznik W. G. Meeke (dowódca), porucznik Donald Cameron (zastępca dowódcy) i mechanik Richardson. W maju przeprowadzili oni w porcie Portland szereg pozorowanych ataków.

W sierpniu 1942 roku szkolenie załóg miniaturowych okrętów podwodnych przeniesiono na północ. „X-3" został załadowany w Southampton na specjalny wagon i przewieziony do Faslane w ujściu rzeki Clyde. Tam potężny dźwig ponownie go wodował.

Lądową bazę szkoleniową ulokowano w Port Bannatyne — w małym porcie rybackim. Eksperymentalna Flotylla Podwodna zajęła tam budynek dawnego zakładu wodoleczniczego (hotel „Hydro"). Bazę tę nazwano na cześć komandorów Varleya i Bella — „Varbel".

Natomiast bazą szkoleniową „X-3" została niedaleko położona zatoka Loch Striven, zamknięta dla normalnego ruchu. Otrzymała ona kryptonim „Varbel II".

Wkrótce „miniaturowi podwodniacy" otrzymali drugi okręt szkoleniowy — „X-4", którego dowódcą został porucznik God-



Ludzie młodzi i szczupli stanowili załogę „miniaturek".



Po pierwszych wypadkach, aby zwiększyć bezpieczeństwo, zastosowano na pokładzie „miniaturek" specjalny uchwyt — oparcie.

frey Place. Jak zwykle w pierwszej fazie szkolenia wkrótce zdarzyły się pierwsze nieszczęścia. Najpierw nastąpiło zalanie i zatonięcie „X-3", który opadł na dno na głębokości około 30 metrów. Załoga uratowała się przy pomocy aparatów ratowniczych Davisa, natomiast „X-3" został wydobyty po kilkunastu godzinach przez nurków ze statku ratowniczego „Tedworth".

W kilka tygodni później podobny wypadek miał „X-4". Niespodziewana fala zalała nagle okręt płynący w wynurzeniu. Stojący na górze zastępca dowódcy, podporucznik Morgan Thomas, został z pokładu zmyty i utonął, a komora ratowniczo-wyjściowa została zalana, w wyniku czego okręt zawisł prawie pionowo w wodzie. Znaleziono go dopiero po dwóch godzinach i ostrożnie odholowano na płytką wodę, gdzie winda okrętu-bazy podniosła go na

tyle, że można było otworzyć właz i wydobyć uwięzioną załogę.

Po tych wypadkach zastosowano dwa udoskonalenia. Na pokładzie zmontowano specjalny „reling" ułatwiający utrzymanie się tam nawet przy fali. Poza tym zastosowano urządzenie umożliwiające zamykanie włazu komory ratowniczo-wyjściowej również z centrali, co było bardzo istotne w nagłych wypadkach.

W styczniu 1943 roku Eksperymentalna Flotylla Podwodna zaczęła otrzymywać pierwsze miniaturowe okręty podwodne przeznaczone do działań bojowych. Były to jednostki „X-5" do „X-10", zbudowane już w stoczni Vickers-Armstrong w Barrow-in-Furness.

I ZNOWU „TIRPITZ"

Angielskiej marynarce wojennej bardzo dawał się we znaki pancernik niemiecki „Tirpitz". Tkwiąc we fiordach Norwegii stanowił on zarówno bezpośrednio, jak i pośrednio poważną przeszkodę dla *Royal Navy*. „Tirpitz" wychodził od czasu do czasu do akcji przeciw konwojom idącym do Murmańska. Dysponując potężną siłą ogniową (łącznie 52 działa o kalibrze od 3,7 do 38 centymetrów oraz 64 lekkie działa przeciwlotnicze i 8 wyrzutni torped) zagrażał konwojom i ich eskorcie. Ponadto i sama obecność tego okrętu w Norwegii wiązała już siły *Royal*

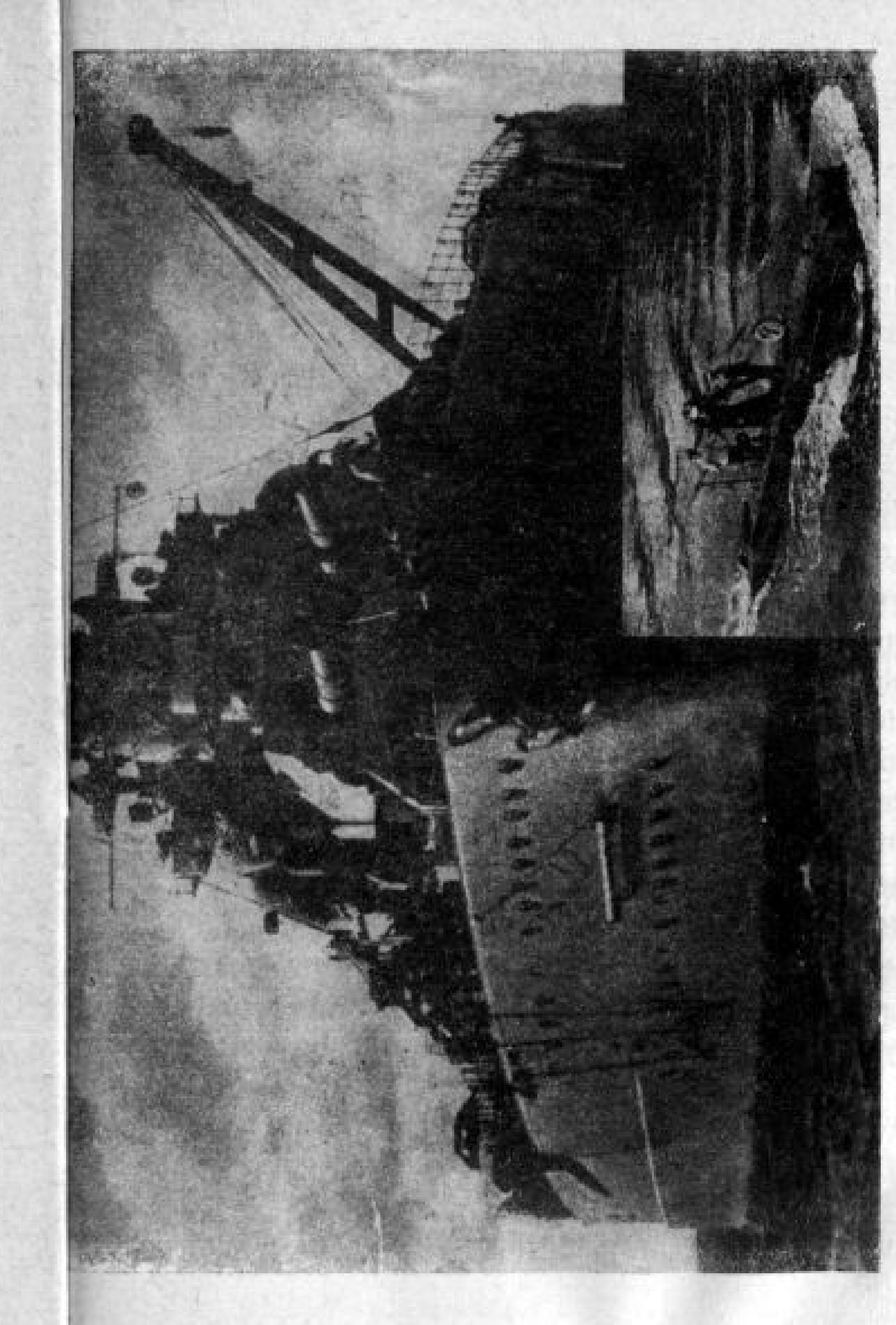
Navy, które nie mogły być przerzucone do akcji na innym morzu i przeciętnie trzy — cztery pancerniki i kilka lotniskowców angielskich czatowało na niego w portach Wielkiej Brytanii.

Niemcy trzymali „Tirpitza" (jak i szereg innych okrętów) w Norwegii również dlatego, że obawiali się tam lądowania wojsk alianckich; okręty te mogłyby skutecznie temu przeciwdziałać. Ponadto w głębokich fiordach okręty te były stosunkowo bezpieczne i wydawałoby się, że od strony wody nic im nie grozi, gdyż tkwiły w odległości do 80 km od otwartego morza.

Niemcy byli przekonani, że nieprzyjaciel nie jest w stanie tą drogą dotrzeć do ukrytych i dobrze zabezpieczonych okrętów. W rachubę wchodziło jedynie lotnictwo, przed którym zabezpieczano się zarówno silną obroną z lądu, jak i przez lokowanie na pobliskich lotniskach silnych zespołów lotnictwa myśliwskiego.

„Tirpitz" był okrętem nowym; został przekazany do służby z początkiem 1942 roku, a 14 stycznia był już w Norwegii. W tydzień później Churchill oświadczył: *Od trzech dni wiemy o obecności „Tirpitza" w Trondheim. Zatopienie go lub przynajmniej uszkodzenie jest obecnie najważniejszym zadaniem.* Jednak realizacja tego zadania miała trwać prawie trzy lata.

Obok lotnictwa zadanie to powierzono również marynarce wojennej, która przeciw „Tirpitzowi"



Ukryty we fiordach norweskich pancernik „Tirpitz" ustawicznie zagrażał konwojom zdążającym do Murmańska. Do boju z pancernym kolosem wystąpiły „miniaturki".

mogła wystawić tylko swoje najmniejsze „okręty": „żywe torpedy" i miniaturowe okręty podwodne.

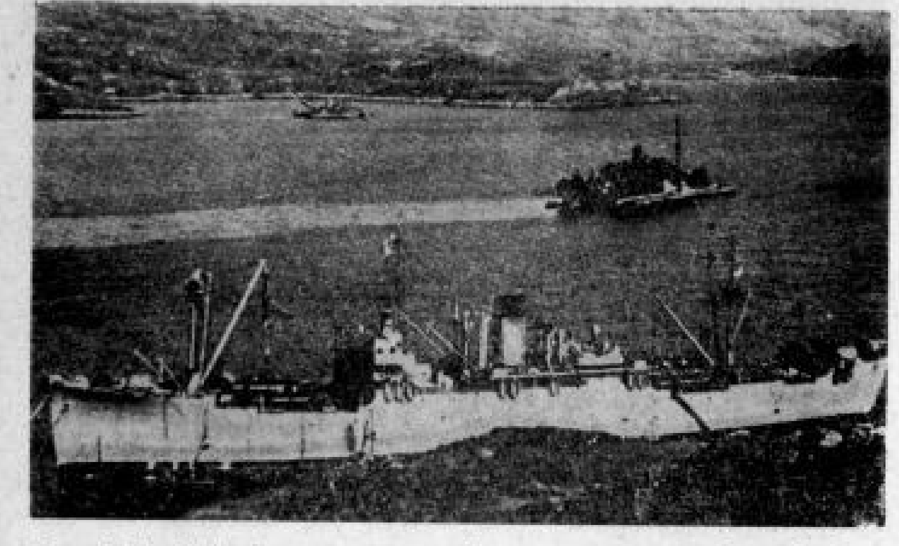
„Żywe torpedy" podjęły próbę ataku przeciw „Tirpitzowi" w październiku 1942 roku. Dotarły one aż do Trondheimsfjord, na odległość około 10 mil od „Tirpitza". Jednak z powodu defektu technicznego atak ten nie doszedł do skutku*.

Po tym nieudanym ataku zadanie zniszczenia „Tirpitza" postanowiono powierzyć miniaturowym okrętom podwodnym. Operacja ta musiała być przeprowadzona wczesną wiosną lub jesienią, kiedy noce są długie.

Pierwszy termin operacji przeciw „Tirpitzowi" ustalono na 9 marca 1943 roku. Jednak już wcześniej okazało się, że nie może on być dotrzymany, gdyż istniały jeszcze duże braki w wyszkoleniu załóg. Ponadto nie był dostatecznie opracowany i praktycznie zbadany system transportu miniaturowych okrętów podwodnych do Norwegii.

Wobec tego atak na „Tirpitza" przesunięto na jesień 1943 roku, przystępując równocześnie do specjalnego przygotowania go. Odbywało się to w oparciu o nowy okręt-bazę miniaturowych okrętów podwodnych, którym został dawny statek handlowy „Clan Davidson", należący do Clan Line, a pływający w czasie wojny w służbie *Royal Navy*, jako H.M.S. „Bonaventure".

* Bliższy opis tego ataku zawiera zeszyt 9 „Podwodne kwadrygi".



Z zatoki Cairnbawn wyruszyła wyprawa przeciw okrętom niemieckim ukrytym we fiordach Norwegii. Na pierwszym planie widać okręt-bazę „Bonaventure" jeszcze z „miniaturkami" na pokładzie, a w głębi okręt-bazę „Titania" z miniaturowymi okrętami podwodnymi przy burtach.

W owym okresie wzrosła również ranga angielskiej broni szturmowej, bowiem dotychczasową Eksperymentalną Flotyllę Podwodną przekształcono w kwietniu 1943 roku w regularną Dwunastą Flotyllę Podwodną. Jej dowódcą został komandor W. E. Banks, dotychczasowy dowódca H. M. S. „Bonaventure", którego miejsce objął komandor P. Q. Roberts.

Nowy okręt-baza stacjonował w Port Bannatyne; na ćwiczenia wychodzono między innymi na Loch Cairnbawn, gdzie uprzednio przechodziły szkolenie bojowe załogi „żywych torped".

Plan ataku na „Tirpitza" przewidywał transport miniaturowych okrętów podwodnych do wybrzeży Norwegii przy pomocy zwykłych okrętów podwodnych. Jednak „miniaturki" nie miały być załadowane na pokład lecz holowane, i to przede wszystkim pod wodą. Ten system transportu trzeba było wszechstronnie przećwiczyć. W tym celu latem odkomenderowano na Loch Cairnbawn sześć okrętów podwodnych.

Równocześnie załogi miniaturowych okrętów podwodnych zapoznawały się ze szczegółami planu operacyjnego. „Tirpitz" znajdował się obecnie na dalekiej północy, niedaleko Hammerfestu, dobrze ukryty i zabezpieczony. Tkwił w Altenfjord, w jednym z najgłębszych fiordów Norwegii, do którego dojście prowadziło przez pole minowe. Długość samego fiordu wynosiła 35 kilometrów, a przynajmniej drugie tyle trzeba było przejść jedną z trzech cieśnin łączących fiord z pełnym morzem. A więc warunki ataku zapowiadały się niezwykle trudno.

Jednak atak ten musiał się udać. „Tirpitz" coraz bardziej dawał się we znaki konwojom zdążającym do Murmańska, a oprócz niego czyhały we fiordach norweskich pancernik „Scharnhorst" i ciężki krążownik „Lützow", które też miały być obiektem ataku miniaturowych okrętów podwodnych.

W sierpniu 1943 roku jeden z niszczycieli angielskich zabrał do Murmańska specjalnie wyszkolonych lotników-obserwatorów. Z lotniska w Murmańsku mieli oni odbywać na samolotach typu „Spitfire" regularne loty obserwacyjne, śledząc wszelkie ruchy „Tirpitza" i innych okrętów niemieckich we fiordach norweskich. Wyniki tych obserwacji co pewien okres czasu przewoziły do Anglii samoloty długodystansowe typu „Catalina", bazujące również w Murmańsku. Na podstawie aktualnych zdjęć lotniczych stale korygowano plan ataku.



OPERACJA „SOURCE"

12 września 1943 roku sześć okrętów podwodnych z sześciu „miniaturkami" na holu wyruszyło w trudny rejs. Operacja „Source", bo tak zaszyfrowano atak na „Tirpitza" i inne okręty niemieckie w Norwegii, rozpoczęła się.

Rejs przez Morze Północne miał trwać osiem dni. Następnie miniaturowe okręty podwodne miały wyruszyć o własnych siłach w najtrudniejszy etap rejsu i przedrzeć się niepostrzeżenie przez fiordy do głęboko schowanych okrętów wroga.

Tak się złożyło, że długo planowana operacja przeciw „Tirpitzowi" stała się równocześnie pewnego rodzaju kontratakiem. Mianowicie, prawie w przeddzień rozpoczęcia operacji „Source", zespół okrętów niemieckich, złożony z „Tirpitza", „Scharnhorsta" oraz dziesięciu niszczycieli zaatakował Spitzbergen,

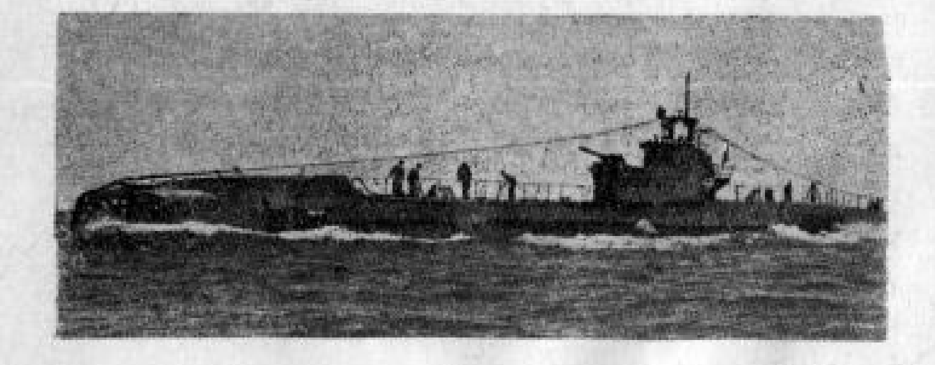
niszcząc względnie uszkadzając baterie w Barentsburgu, stację meteorologiczną, kopalnię węgla, wodociągi, elektrownię oraz magazyny zaopatrzeniowe.

Do ataku przeciw okrętom niemieckim popłynęły następujące „miniaturki": „X-5" na holu okrętu podwodnego „Thrasher", „X-6" holowany przez okręt podwodny „Truculent", „X-7" na holu okrętu podwodnego „Stubborn", „X-8" holowany przez okręt podwodny „Seanymph", „X-9" na holu okrętu podwodnego „Syrtis" oraz „X-10" holowany przez okręt podwodny „Sceptre".

Pierwsze trzy z wymienionych miniaturowych okrętów podwodnych miały atakować „Tirpitza"; celem „X-8" był „Lützow", a „X-9" i „X-10" miały zniszczyć „Scharnhorsta".

Po wykonaniu zadań bojowych „miniaturki" miały podjąć próbę wycofania się na pełne morze, gdzie miały ich oczekiwać okręty podwodne celem odholowania do Anglii.

Okręt podwodny „Truculent" holował „X-6" z wysp brytyjskich przez Morze Północne do wybrzeży Norwegii

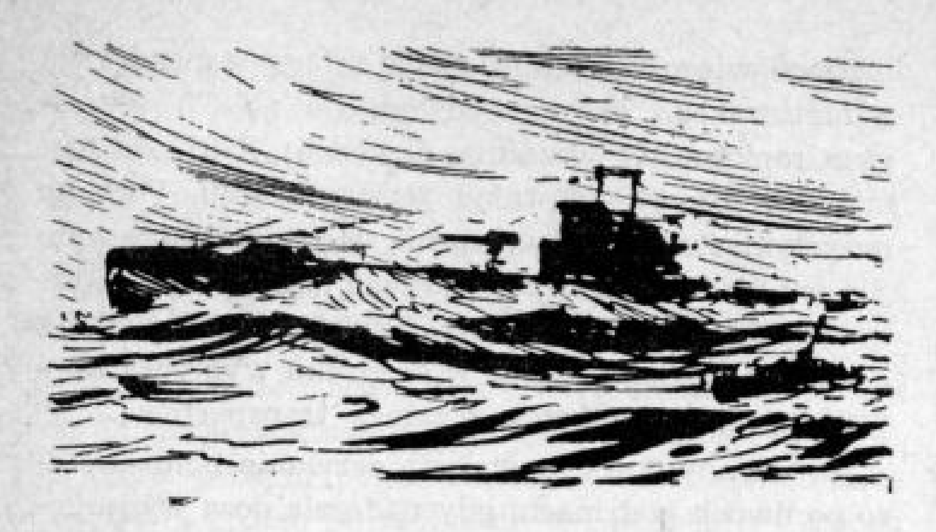


Ze względu na to, że przejście przez Morze Północne zapowiadało się bardzo nieprzyjemnie, a załogi bojowe miniaturowych okrętów podwodnych musiały być w jak najlepszej kondycji, na czas trwania transportu skierowano na „miniaturki" załogi rezerwowe, transportowe. Wymiana miała nastąpić przed odczepieniem miniaturowych okrętów podwodnych, przewidzianym na 20 września 1943 roku.

Miniaturowe okręty podwodne przez cały czas płynęły w zanurzeniu, natomiast holujące je okręty podwodne w nocy szły na powierzchni. Taki system transportu wybrano z uwagi na konieczność zabezpieczenia „miniaturek" przed zbyt silnymi uderzeniami fal, które mogłyby spowodować uszkodzenia mechanizmów. Jedynie dla wentylacji okręty te wynurzały się cztery razy na dobę na 15 minut.

PIERWSZE STRATY

Rejs przez Morze Północne był niezwykle trudny i niebezpieczny. Dowodzą tego straty poniesione jeszcze przed osiągnięciem wybrzeży Norwegii. Bez wieści przepadł miniaturowy okręt podwodny „X-9". Gdy rano, w dniu 16 września, na okręcie podwodnym „Syrtis" odpalono trzy granaty podwodne, które stanowiły umówiony sygnał wzywający „X-9" do wynurzenia się — „miniaturka" nie pokazała się; wyciągnięto tylko zerwany hol. Zaczęły się gorączkowe poszukiwania. „Syrtis" przeszedł kontrkur-



sem kilkadziesiąt mil w nadziei zauważenia bezradnego „X-9", jednak bezskutecznie.

Początkowo łudzono się jeszcze, że może „X-9" osiągnął jakimś trafem wybrzeże Norwegii i załoga ukryła się tam lub dostała się do niewoli, bowiem o samodzielnym przeprowadzeniu ataku nie było mowy, gdyż odległość od celu wynosiła w chwili zerwania holu około 150 mil. Na ewentualne potwierdzenie tego przypuszczenia czekano długo, ale bezskutecznie. Ani norweski ruch oporu nie doniósł o tym, ani też nie potwierdziły tej nadziei wieści z obozów jenieckich.

Najprawdopodobniej „X-9", pod wpływem ciężaru zerwanego holu, został zepchnięty na dużą głębokość i tam zgnieciony ciśnieniem wody, znacznie przewyższającym jego wytrzymałość. Była to pierwsza strata miniaturowego okrętu podwodnego wraz z załogą podczas działań bojowych.

Nieco więcej szczęścia miała załoga transportowa miniaturowego okrętu podwodnego „X-8". Wczesnym rankiem, 15 września, dowódca „X-8", porucznik J. E. Smart, zauważył zerwanie holu. Pomimo natychmiastowego wynurzenia się nie dostrzeżono już ani śladu okrętu podwodnego „Seanymph", który ich holował. Porucznik Smart zdecydował się o własnych siłach zdążać w kierunku wybrzeża norweskiego i podjąć atak z załogą transportową.

Na „Seanymph" zauważono zerwanie holu dopiero po dwóch godzinach, gdy nadeszła pora wynurzenia „miniaturki" dla wentylacji. Okręt podwodny natychmiast rozpoczął poszukiwania, lecz nie dały one żadnego rezultatu.

Tymczasem „X-8" napotkał na morzu okręt podwodny „Stubborn", który holował „X-7". Wprawdzie „Stubborn" nie mógł wziąć na hol dodatkowego miniaturowego okrętu podwodnego, lecz miał mu udzielić pomocy w odnalezieniu jego macierzystego okrętu podwodnego „Seanymph".

Ale kontakt „X-8" z okrętem podwodnym „Stubborn" trwał niedługo. Już po kilku godzinach „X-8" znowu samotnie krążył po Morzu Północnym. Dopiero później okazało się, że przyczyną rozstania był zły kurs „X-8", gdyż zamiast podanego kursu 046, podążał kursem 146, w wyniku czego musiał utracić łączność ze „Stubborn".

Ponieważ okręty podwodne transportujące „miniaturki" unikały porozumiewania się ze sobą drogą radiową, „Stubborn" nadał odpowiedni radiogram

do Admiralicji prosząc o przekazanie informacji okrętowi podwodnemu „Seanymph", zapewne bezskutecznie poszukującemu „X-8". Jednak w 24 godziny po zerwaniu się holu „X-8" — „Stubborn" i „Seanymph" spotkały się i „Stubborn" mógł przekazać dowódcy „Seanymph" dokładne informacje, a między innymi ostatnią znaną pozycję „X-8".

Pomimo, że „Seanymph" natychmiast wyruszył w dalsze poszukiwania, udało mu się odnaleźć „X-8" dopiero późnym popołudniem 16 września, to znaczy w 14 godzin po spotkaniu ze „Stubborn". Załoga zdanej na łaskę losu „miniaturki" była już krańcowo wyczerpana. Błąkali się po morzu samotnie przez półtorej doby.

W związku z tym natychmiast wymieniono załogi i na „X-8" przeszła załoga bojowa. Ale pech nie opuszczał „X-8". Zaczęła teraz zawodzić stateczność „miniaturki". Wystąpiły przecieki i lekki przechył. 17 września po południu przechył zwiększył się tak dalece, że trzeba było porzucić jeden z dwutonowych ładunków wybuchowych, aby zrównoważyć okręt. Pomimo, że ładunek nastawiono na wybuch po kilku godzinach, wyleciał on w powietrze już po 15 minutach, gdy „Seanymph" z „X-8" znajdował się w odległości zaledwie 900 metrów. Na szczęście skończyło się tylko na huku. Jednak pomimo porzucenia ładunku stateczność „X-8" niewiele się poprawiła i po kilku godzinach zdecydowano się pozbyć drugiego i ostatniego ładunku wybuchowego. Także

i tym razem zawiódł mechanizm zegarowy i wybuch, zamiast po kilku godzinach — nastąpił w chwili, gdy „Seanymph" z „X-8" znajdowały się w odległości około 3 mil. Ten wybuch nie pozostał bez skutków. Na „X-8" została zalana komora ratowniczo-wyjściowa, wyrwane drzwi w grodziach, popękały niektóre przewody. „X-8" nie był już w stanie zanurzyć się. Nie wiadomo dlaczego tym razem skutki odległego wybuchu były tak silne, lecz świadczyło to korzystnie o sile ładunku wybuchowego.

Porzucając obydwa ładunki wybuchowe załoga „X-8" nie mogła podjąć już ataku, lecz chciała przynajmniej uratować okręt. Jednak „X-8" nie nadawał się już do użytku. Wprawdzie mógł być jeszcze wyremontowany, lecz dowódca „Seanymph" obawiał się ponownego zerwania holu, co mogło spowodować zagarnięcie „miniaturki" przez Niemców, a tego trzeba było za wszelką cenę uniknąć, gdyż chodziło przecież o nową, tajną broń angielską.

Z ciężkim sercem trzeba było zdecydować się na zatopienie „X-8". Załoga wróciła na „Seanymph", który miał jeszcze przez kilka dni patrolować wody w rejonie Altenfjordu, aby przejąć ewentualne powracające z ataku załogi innych miniaturowych okrętów podwodnych.

Plan ataku pozostał bez zmian. Wprawdzie tym samym „Lützow" pozostał bez „swego" miniaturowego okrętu podwodnego, lecz uniknięto podania deprymującej wieści załogom pozostałych okrętów.



„X-6" ATAKUJE

18 i 19 września na pozostałe cztery miniaturowe okręty podwodne przeszły załogi bojowe i 20 września wyruszyły one samodzielnie w kierunku cieśniny Soroy, aby następnie wejść do Altenfjordu i zaatakować okręty niemieckie.

Zajmijmy się najpierw okrętami, które zdążały w kierunku „Tirpitza". Były to „X-5", „X-6" i „X-7". O pierwszym z nich, którego dowódcą był porucznik H. Henty-Creer, brak jakichkolwiek wiadomości, gdyż przepadł bez śladu. Zachodzi jednak przypuszczenie, że dotarł on w rejon postoju „Tirpitza" i tam został zatopiony przez ogień artyleryjski.

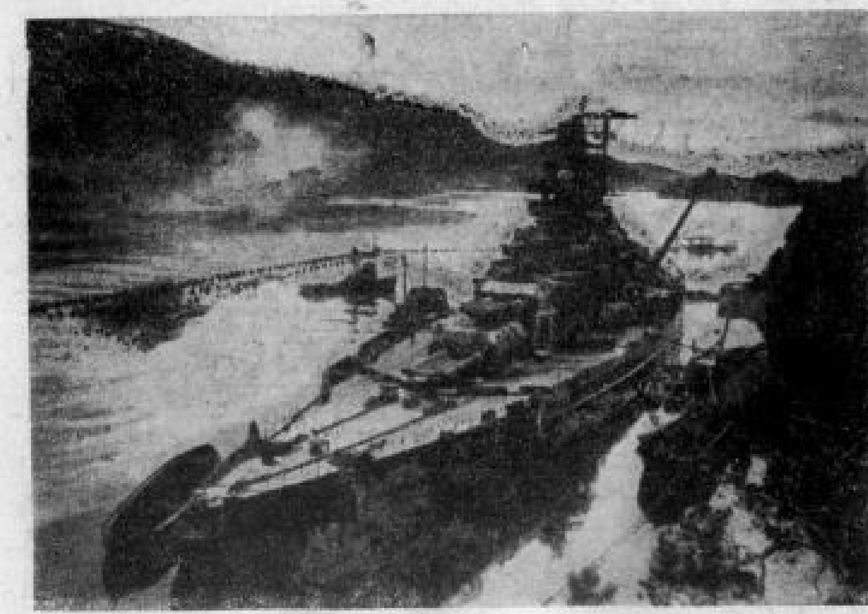
„X-6" odbywał rejs przez fiordy w trudnych warunkach, gdyż miał kłopoty ze statecznością, które potęgowały się z chwilą wchodzenia na wody o coraz mniejszym zasoleniu. Kłopoty te powstały z powodu zalania jednego z ładunków wybuchowych,

przy czym dla wyrównania okrętu trzeba było przesztauować część wyposażenia. Uszkodzony był również peryskop.

Pomimo tych trudności „X-6" mozolnie przedzierał się przez cieśniny i fiordy, osiągając w nocy z 21 na 22 września wysepkę Brattholm, położoną niedaleko wejścia do Kaafjordu, gdzie stał „Tirpitz". Jak wynikało z ostatniego rekonesansu lotniczego, „Tirpitz" był dobrze zabezpieczony, gdyż stał za osłoną trzech zapór sieciowych.

W rejonie wyspy Brattholm panował ożywiony ruch statków i „X-6" o mało co nie został staranowany przez jeden z okrętów niemieckich. O północy dowódca okrętu, porucznik Donald Cameron, wydał

„Tirpitz" schowany za sieciami we fiordach norweskich.



rozkaz wyruszenia w kierunku Kaafjordu. Jednak szczęście nie dopisywało im, gdyż wkrótce nastąpiło uszkodzenie peryskopu i miniaturowy okręt podwodny, musiał często wynurzać się celem kontrolowania prowadzonej nawigacji.

Jednak pomimo tego oślepienia udało mu się osiągnąć pierwszą zaporę sieciową, którą przeszedł bez trudności w ślad za jakimś kabotażowcem. Tymczasem załoga zdołała prowizorycznie naprawić peryskop i „X-6" poruszał się już trochę pewniej, chociaż kilka razy o mało nie wpadł na okręty niemieckie. Około godziny szóstej rano „X-6" osiągnął zbiornikowiec „Nordmark", który miał znajdować się w odległości około pół mili od „Tirpitza".

O godzinie 07.05 porucznik Cameron wykorzystał nową okazję i w ślad za niemiecką łodzią łącznikową wszedł przez otwartą sieć przeciwtorpedową w osłonięty rejon postoju „Tirpitza". Teraz trzeba było tylko ostrożnie podpłynąć pod pancernik i rzucić ładunki wybuchowe.

Ale pomimo niewielkiej odległości od okrętu niemieckiego, „X-6" czekały jeszcze gorące chwile, chociaż i w nieszczęściu dopisywało mu szczęście. Wkrótce po przejściu przez otwartą sieć przeciwtorpedową „X-6" wszedł na niewielkiej głębokości na mieliznę. Zsuwający się z niej okręt został na moment wyrzucony na powierzchnię i to zauważono z „Tirpitza", jednak obserwatorzy niemieccy nie byli pewni, czy był to okręt podwodny, czy też delfiny, których nie mało było we fiordzie. Oficer wachtowy

otrzymał meldunek o spostrzeżeniu niezidentyfikowanego „długiego, czarnego przedmiotu, podobnego do okrętu podwodnego", lecz obawiając się ośmieszenia nie zameldował o tym dowódcy okrętu. To w pewnym stopniu uratowało „X-6"; dzięki temu przeoczeniu mógł on podejść bliżej „Tirpitza". Ale już po pięciu minutach szczęście opuściło „miniaturkę". Płynąc — uderzyła o skałę i została wypchnięta na powierzchnię w odległości około 70 metrów od „Tirpitza".

Naturalnie „X-6" natychmiast zanurzył się i już na ślepo zdążał w kierunku „Tirpitza", aby jak najszybciej rzucić ładunki wybuchowe. Ale i Niemcy zauważyli go i wszczęli alarm. Gdy po kilku minutach „X-6" zaczepił o jakieś liny zwisające z „Tirpitza" i znowu wynurzył się, został przywitany ogniem z karabinów maszynowych i obrzucony granatami ręcznymi.

Porucznik Cameron doszedł do wniosku, że o ucieczce nie ma mowy i polecił zniszczyć najważniejsze wyposażenie „X-6". Równocześnie, pomimo wzmagającego się ognia niemieckiego, poprowadził okręt wprost na „Tirpitza", mniej więcej na wysokości wieży B. Uderzając o kadłub pancernika równocześnie rzucono ładunki wybuchowe, już uprzednio nastawione na detonację po godzinie.

Na rozkaz dowódcy załoga „X-6" szybko opuszczała swoją „miniaturkę", którą zatopiono. Wprawdzie łodzie niemieckie, które podpłynęły po jeńców, usiłowały wziąć „X-6" na hol, gdyż chodziło o no-

wą, nieznaną im broń, lecz nie powiodło się to. Była godzina 07.15.

Jeńców wzięto natychmiast na pokład „Tirpitza". Okazało się, że zaskoczenie było kompletne. Niemcy zwrócili się nawet do Anglików z pytaniem w języku rosyjskim. Sądzili bowiem, że mają przed sobą Rosjan, gdyż nigdy nie liczyli się z możliwością wtargnięcia Anglików w głąb fiordów norweskich, uważali natomiast, z uwagi na bliskość Murmańska, że mogliby się tego podjąć Rosjanie.



Porucznik Donald Cameron, dowódca miniaturowego okrętu podwodnego „X-6" ze swoją nieodłączną marynarską fajką.

Jednak na pokładzie „Tirpitza" znajdowali się oficerowie *Royal Navy:* dowódca „X-6" — porucznik Donald Cameron, jego zastępca — porucznik John T. Lorimer, mechanik E. Goddard i nurek — podporucznik R. H. Kendall. Ich stopnie i nazwiska — to było wszystko, co udało się Niemcom z nich wydobyć.

Oczywiście na „Tirpitzu" i w całym Kaafjordzie natychmiast ogłoszono alarm. Dowódca „Tirpitza" rozkazał przygotować okręt do jak najszybszego

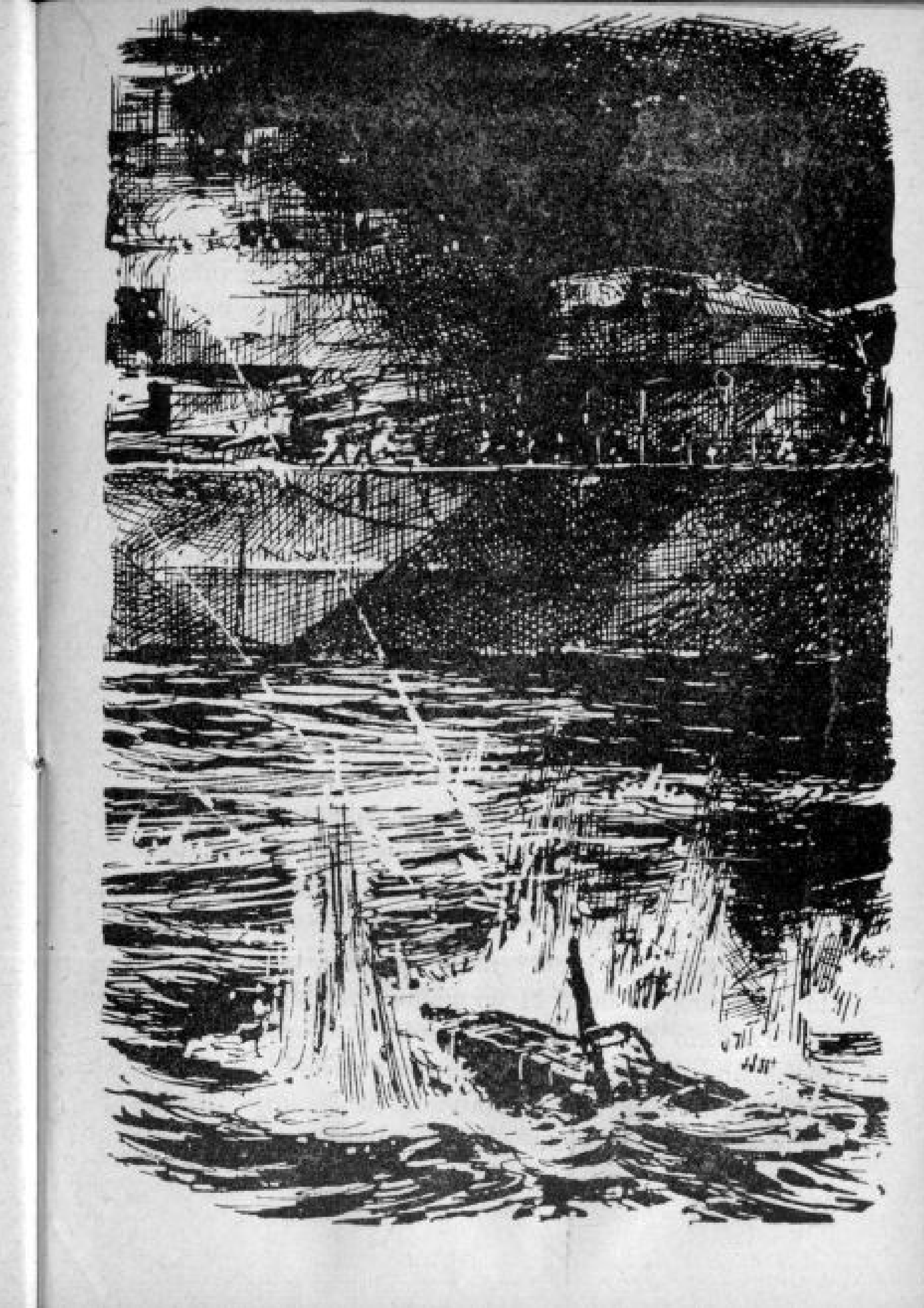
opuszczenia fiordu, obawiał się bowiem ataków innych okrętów podwodnych. Dla pewności zamknięto grodzie na okręcie, gdyż nie było wiadomo, czy, gdzie i jakie ładunki wybuchowe założyli Anglicy. Wysadzono również nurków, którzy mieli obszukać okręt.

Mniej więcej po godzinie, gdy nie udało się Niemcom nic konkretnego stwierdzić, zabrano się znowu do przesłuchiwania jeńców. Tym razem odbywało się to przy akompaniamencie pogróżek i wymachiwania pistoletami. Ale nie trwało to długo. O godzinie 08.12 olbrzymi wybuch wstrząsnął okrętem. To chyba detonowało więcej materiału wybuchowego niż cztery tony znajdujące się na „X-6"?

Rozpoczęła się dzika strzelanina do niewidzialnego wroga. Pomimo, że skutki wybuchu nie dotknęły bezpośrednio załogi okrętu, wielu marynarzy zostało zabitych i rannych w wyniku paniki, jaka wybuchła na „Tirpitzu" i stojących w pobliżu okrętach. Ale „Tirpitz" nie zatonął i to najbardziej martwiło porucznika Camerona i jego załogę. Niepokoili się oni również o los pozostałych miniaturowych okrętów podwodnych, których sytuacja stała się teraz bardzo trudna, gdyż Niemcy nieustannie obserwowali Kaafjord i ostrzeliwali każdy podejrzany obiekt.

CO SIĘ STAŁO z „X-7"?

Rzeczywiście wkrótce po wybuchu załoga „X-6" zaobserwowała z pokładu „Tirpitza" kilkakrotnie



wynurzający się w odległości około 150 metrów miniaturowy okręt podwodny, który za każdym razem wpadał w ciężki ogień pancernika. Ponadto Niemcy szykowali się także do ataku bombami głębinowymi.

Mógł to być więc albo „X-5", albo „X-7", gdyż tylko te dwa miniaturowe okręty podwodne miały, wraz z „X-6", atakować „Tirpitza". Niewiele brakowało, aby pozostało to na zawsze tajemnicą. Jednak podczas jednego wynurzenia nieznanej „miniaturki" oderwała się od niej jakaś postać. Podpłynęła tam natychmiast łódź z „Tirpitza" i wyłowiła z wody skostniałego porucznika B. C. G. Place'a z „X-7". Okręt opadł teraz na dno i wydawało się, że reszta załogi jest już stracona. Jednak po przeszło dwóch godzinach wypłynął na powierzchnię nurek z „X-7" — podporucznik R. Aitken. Zarówno on, jak porucznik Place, zostali przewiezieni na „Tirpitza", gdzie spotkali się z załogą „X-6". Dopiero teraz można było podzielić się szczegółami na temat przebiegu operacji.

Jak się okazało, „X-7" również zdążył zaatakować „Tirpitza" i jego ładunki wybuchowe detonowały najprawdopodobniej równocześnie z ładunkami rzuconymi przez „X-6". Przechodząc uprzednio przez cieśniny i fiordy „X-7" miał również trudności ze statecznością. W dniu 21 września koło wyspy Aarvy spostrzeżono duży okręt. Prawdopodobnie był to „Scharnhorst", lecz ponieważ celem „X-7" był „Tirpitz", mijany okręt pozostawiono w spokoju. Ostatnią noc przed atakiem „X-7" spędził podobnie jak

„X-6" w rejonie wyspy Brattholm. Tam też dokonano prowizorycznej naprawy okrętu, umocowując przy pomocy płótna, taśmy klejącej i gumy do żucia zapasową rurę wydechową.

Pierwszą przeszkodę — sieć u wejścia do Kaafjordu — „X-7" przeszedł szczęśliwie, lecz zmuszony do głębszego zanurzenia przez kręcącą się w pobliżu motorówkę patrolową zaplątał się w sieci, za którymi stał kiedyś „Lützow". Ponad godzinę trwało wyzwalanie się z tej nieoczekiwanej pułapki, gdyż porucznik Place nie chciał wysłać płetwonurka celem cięcia sieci. Na szczęście i tym razem zostali niezauważeni chociaż „X-7" został na chwilę wypchnięty na powierzchnię. Okręt miał uszkodzony żyrokompas i pompę balastową.

Około godziny 06.00 „X-7" ponownie wplątał się w liny stalowe, z których udało mu się jednak wydostać i już bez przeszkód popłynął w kierunku „Tirpitza".

Gdy załoga „Tirpitza" była zajęta miniaturowym okrętem podwodnym „X-6", porucznik Place z wysiłkiem naprowadzał na cel „X-7". Około godziny 07.10 okręt zaplątał się w ostatnią sieć ochraniającą niemiecki pancernik. Wprawdzie udało się go wyzwolić, lecz został on wyrzucony na powierzchnię, a przy próbie szybkiego zanurzenia się ciężko uderzył o dno. „X-7" był poważnie uszkodzony; załoga nie miała możliwości dokładnego sterowania okrętem, gdyż kompas po prostu „oszalał". Trzeba było wyłączyć silnik i położyć się w dryf. Na szczęście

okazało się to korzystne dla „X-7", gdyż w ten sposób przesunął się w pobliże „Tirpitza". Najpierw uderzył o jego burtę, a następnie zanurzył się pod stępkę; gdzieś mniej więcej pod wieżami B i X wyrzucono ładunki wybuchowe. Była godzina 07.30.

Zdając sobie sprawę z tego, że już o godzinie 08.00 mogą eksplodować ładunki wybuchowe, założone przez inne miniaturowe okręty podwodne, bowiem taki termin nastawienia mechanizmów zegarowych został uprzednio uzgodniony, porucznik Place starał się teraz jak najszybciej wydostać spod „Tirpitza" i z jego akwenu. Jednak nieprawdopodobne wprost szczęście, które dotychczas dopisywało „X-7", teraz opuściło go i okręt znowu wpakował się w sieci ochraniające „Tirpitza".

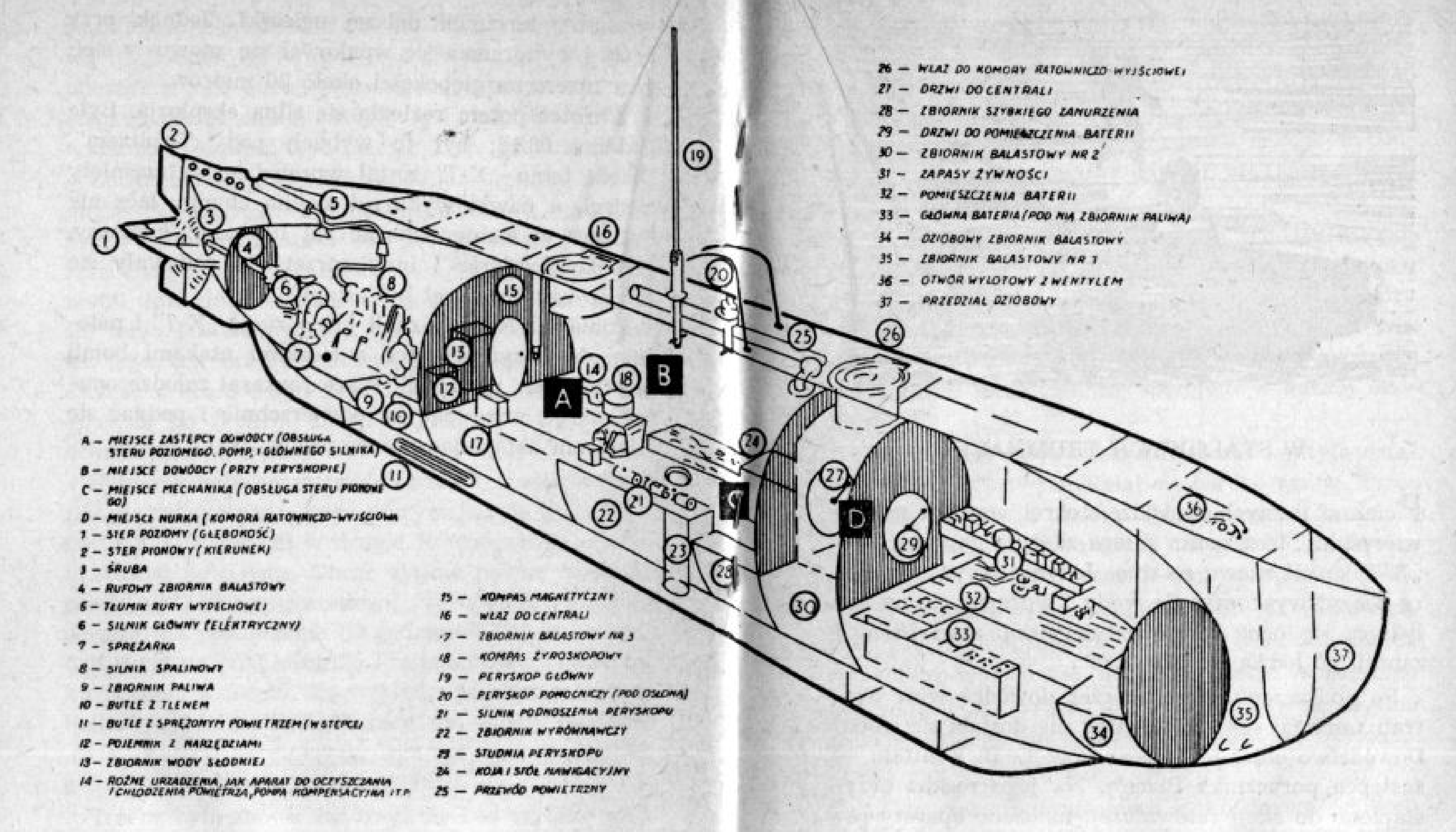
Sytuacja była coraz trudniejsza. Ucieczka wyraźnie nie udawała się, gdyż wyrywając się z jednych sieci „X-7" wchodził w drugie. Równocześnie zaczęło brakować powietrza. Chcąc zyskać pewną swobodę porucznik Place postanowił spróbować krótkiej ucieczki na powierzchni. O godzinie 07.40 wyprowadził okręt na powierzchnię i mijając pławy zmierzał ku wyjściu z fiordu. Ze względu na zbyt małą odległość od „„Tirpitza" Niemcy nie mogli ostrzelać „X-7" z dział okrętowych, lecz zasypali go ogniem ciężkich karabinów maszynowych.

Trzeba było znowu zanurzyć się i to szybko, gdyż zachodziła obawa uszkodzenia kadłuba. „X-7" zanurzył się na głębokość około 40 metrów, próbując następnie wyjść na zanurzenie peryskopowe, aby obrać

właściwy kierunek dalszej ucieczki. Jednak przy próbie wynurzenia się wpakował się znowu w sieć, tym razem na głębokości około 20 metrów.

Wkrótce potem rozległa się silna eksplozja. Była godzina 08.12; był to wybuch pod „Tirpitzem". Dzięki temu „X-7" został wprawdzie wytrząśnięty z sieci, a nawet wynurzył się na chwilę, lecz nie był już w stanie ratować się ucieczką; kompasy, głębokościomierze i inny sprzęt nie nadawały się już do użytku; okręt był „ślepy".

Ponieważ Niemcy znali już pozycję „X-7" i należało się liczyć wkrótce z ciężkimi atakami bomb głębinowych, porucznik Place rozkazał załodze opuścić okręt, wypłynąć na powierzchnię i poddać się Niemcom zatapiając równocześnie „X-7".



Przekrój miniaturowego okrętu podwodnego („X-craft") konstrukcji angielskiej (seria „XE").



W STALOWYCH TRUMNACH

Pomimo licznych uszkodzeń okręt wyszedł na powierzchnię, lecz zanim załoga zdążyła go opuścić — „X-7" opadł znowu na dno. Jedynie porucznik Place zdążył wyskoczyć do wody i wdrapać się na kołyszącą się obok tarczę artyleryjską, skąd Niemcy zabrali go łodzią na „Tirpitza".

Po opuszczeniu okrętu przez dowódcę właz centrali zamknął się i do wnętrza nie dostała się woda. Dowództwo objął teraz porucznik L. B. Whittam — zastępca porucznika Place'a. Na jego rozkaz przystąpiono do akcji ratowniczej; nałożono aparaty ratownicze i aby otworzyć włazy — przystąpiono do zatapiania okrętu celem wyrównania ciśnienia. Podporucznik Aitken udzielał ostatnich wskazówek. Na

powierzchnię mieli wypłynąć najpierw porucznik Whittam i mechanik Whitley, jako mniej doświadczeni w przebywaniu pod wodą. Aby przyspieszyć wyjście z zatopionego okrętu postanowiono korzystać z obydwu włazów równocześnie, przy czym podporucznik Aitken miał wydostać się jako ostatni przez pierwszy wolny właz.

Jednak okazało się, że Whittam i Whitley nie potrafią poruszać się z aparatami ratowniczymi i żaden z nich nie był w stanie przejść do komory ratowniczo-wyjściowej. Wobec tego udał się tam Aitken; był wykwalifikowanym nurkiem i bez trudności dawał sobie radę ze sprzętem w każdej okoliczności.

Czas ciągnął się w nieskończoność; wentyle działały słabo i „X-7" napełniał się bardzo wolno. Trzeba było cierpliwie czekać. Tymczasem woda zalała baterie i pomieszczenia zaczęły wypełniać się duszącym gazem. Wszyscy musieli już oddychać tlenem.

Gdy wydawało się, że okręt jest już całkowicie zalany, Aitken spróbował otworzyć właz w komorze ratowniczo-wyjściowej, lecz bez skutku. Wobec tego zdecydował się wrócić do centrali, aby skorzystać ze znajdującego się tam włazu. Ale i ten był zamknięty.

Co się stało z Whittamem i Whitleyem? Aitken pamiętał, że Whitleya zostawił uprzednio przy peryskopie. Podchodząc tam stwierdził, że Whitley przewrócił się. Nurkując przekonał się, że worek po-

wietrzny Whitleya był płaski, a zawór przy butli z tlenem zupełnie odkręcony. A więc Whitley już nie żył. Prawdopodobnie zwiększył nadmiernie dopływ tlenu, a gdy go zabrakło — udusił się i utonął.

Aitken zamierzał jeszcze poszukać Whittama, lecz nagle zorientował się, że sam goni resztkami tlenu. Szybko odkręcił wentyl bezpieczeństwa, ale w butli już prawie nic nie było. Starczyło zaledwie na kilka oddechów. A więc groziła mu, jak i tamtym, śmierć w zalanym okręcie na głębokości prawie 40 metrów. Tylko odwaga i zimna krew oraz reszta powietrza w płucach mogła pomóc mu w uratowaniu się.

Nadludzkim wysiłkiem przedostał się ponownie do komory ratowniczo-wyjściowej i całą siłą wparł się w pokrywę włazu. Wtedy stracił przytomność, ale tylko na moment, bowiem po chwili widział już wydostające się wraz z nim na powierzchnię pęcherzyki tlenu. A więc pomimo utraty świadomości udało mu się otworzyć właz i wykonać instynktownie niezbędne czynności ratownicze. Nawet „fartuch" aparatu ratowniczego trzymał przepisowo przed sobą.

Po kilku minutach podpłynęła łódź niemiecka i przewiozła go na „Tirpitza", gdzie przebrano go w suchą odzież, rozgrzano i umożliwiono udanie się na spoczynek, gdyż był zupełnie wyczerpany.

Już po wzięciu do niewoli załogi „X-6" i po wyłowieniu dowódcy „X-7" zauważono trzeci miniaturowy okręt podwodny. Znajdował się w odległości

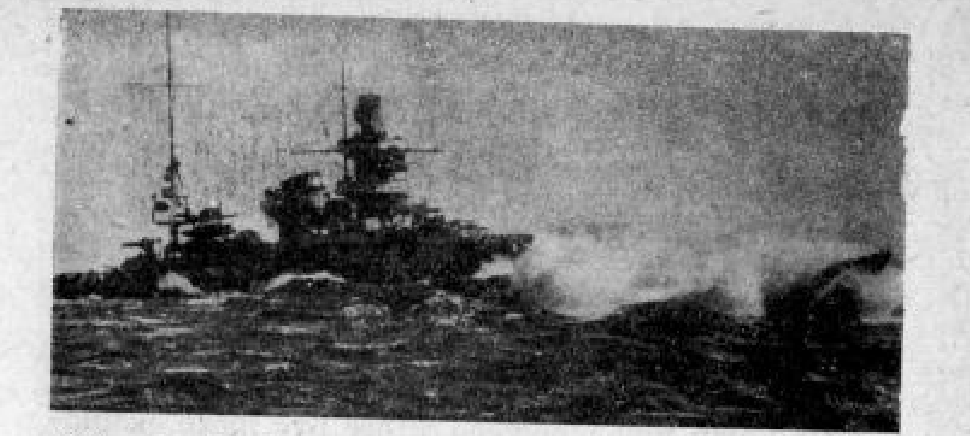
około 500 metrów od „Tirpitza", a więc poza zaporami sieciowymi. Z pancernika otworzono ogień artyleryjski i rzucono w miejscu zniknięcia okrętu bomby głębinowe. Niemcy utrzymują, że okręt ten udało im się zniszczyć.

Był to zapewne „X-5", który obserwowano po raz ostatni poprzedniego dnia w cieśninie Soroy i który przepadł bez wieści. Nie wiadomo czy zdążył on wykonać atak na „Tirpitza" i rzucić tam swoje cztery tony ładunku wybuchowego, które być może eksplodowały razem z ładunkami rzuconymi przez „X-6" i „X-7", czy też został zauważony i ostrzelany z „Tirpitza" jeszcze przy zbliżaniu się do pancernika. W każdym razie po „X-5" i jego załodze wszelki ślad zaginął.

„SCHARNHORST" USZEDŁ CAŁO

Jedynym miniaturowym okrętem podwodnym, który po ośmiodniowym błąkaniu się po cieśninie i fiordach powrócił na pełne morze na spotkanie z okrętami podwodnymi, był „X-10". Niestety nie udało mu się przeprowadzić ataku na „Scharnhorsta".

Dowódcą „X-10" był porucznik Ken R. Hudspeth, jego zastępcą — podporucznik Bruce Enzer, mechanikiem — R. Filley, a nurkiem — podporucznik Geoff Harding. Ten był najmłodszym uczestnikiem całej operacji, liczył bowiem zaledwie 19 lat i tylko



„Scharnhorst" (na zdjęciu powyżej) miał być również celem ataku „miniaturek", ale wyznaczony do tego „X-10" (na zdjęciu z prawej) nie zdołał go odszukać w zakamarkach fiordów. „X-10" był jedynym okrętem, którego załodze udało się wydostać z fiordów i wrócić szczęśliwie do kraju.

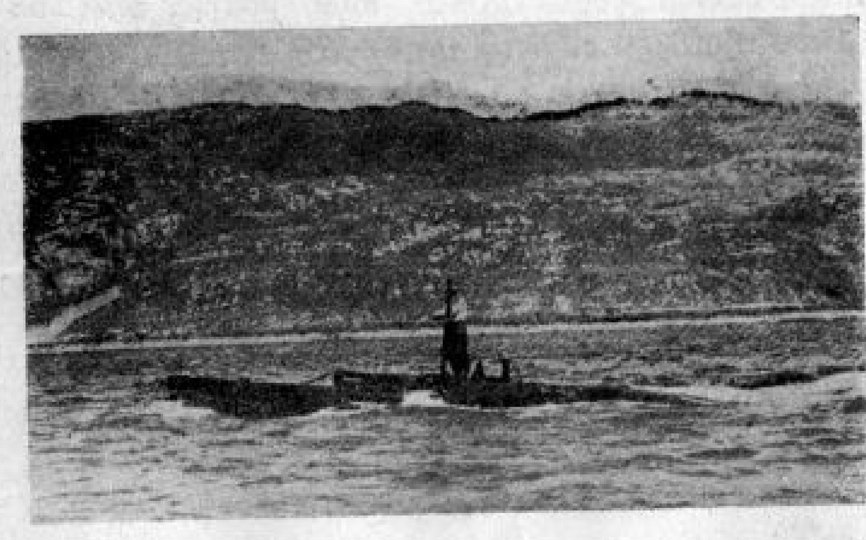
z powodu udziału w operacji „Source" nosił dystynkcje podporucznika nie będąc formalnie oficerem, gdyż do uzyskania tego stopnia brakowało mu jeszcze kilka miesięcy. Ponieważ miał niezbyt reprezentacyjny mundur, bez odznak, komandor Fell żartował, że wygląda jak portier dworcowy i w żaden sposób nie powinien w tej „kreacji" dostać się do niewoli niemieckiej. Dlatego na czas operacji polecono mu założyć dystynkcje podporucznika.

Podobnie jak i pozostałe miniaturki, „X-10" natrafił na pierwsze trudności już podczas przechodzenia cieśnin prowadzących do fiordów. Zawodziła stateczność okrętu oraz żyrokompas; nie można było również posługiwać się swobodnie peryskopem.

„Scharnhorst" miał również znajdować się w Kaafjordzie. Jednak już w trakcie operacji dowódca

„X-10" zmienił trasę dojścia do Kaafjordu zamierzając, ze względu na większe bezpieczeństwo, przejść nie przez Stjernsund (na południe od wyspy Stjernoy), lecz przez Smalfjord, między wyspami Seiland i Stjernoy. Jednak uszkodzenie „X-10" było na tyle poważne, że trzeba było stanąć na kotwicy w bezpiecznym miejscu i dokonać niezbędnych napraw. Zatrzymano się w tym celu w osłoniętej i bezludnej zatoce u północnych wybrzeży wyspy Starnoy. Później jednak porucznik Hudspeth zdecydował się na trasę przez Stjernsund i około północy, 21 września, „X-10" osiągnął wejście do Altenfjord.

Jednak „X-10" coraz bardziej zaczął zawodzić. Stateczność pogorszyła się do tego stopnia, że okręt na przemian zanurzał się i wypływał na powierzchnię. Ponadto zapaliła się instalacja elektryczna i spalił się silnik peryskopu. Ponieważ pierwsza se-



ria miniaturowych okrętów podwodnych nie miała ręcznego mechanizmu do wysuwania peryskopu, trzeba było podnosić go w prymitywny sposób, mocując drutem na żądanej wysokości. Po kilku godzinach zepsuły się jeszcze kompasy. „X-10" nie był w stanie przeprowadzić żadnego ataku podwodnego.

Nad ranem, 22 września, porucznik Hudspeth położył „X-10" na dnie koło wyspy Brattholm, na głębokości około 60 metrów, w odległości około 4,5 mil od wejścia do Kaafjordu, gdzie miał się znajdować „Scharnhorst".

Wprawdzie załoga „X-10" chciała wykonać zadanie, ale dowódca, mając na uwadze powodzenie całej operacji oraz bezpieczeństwo ludzi, zdecydował wycofać się. Postanowiono jednak zaczekać na atak na „Tirpitza". Gdyby nie usłyszano wybuchów, co oznaczałoby, że żaden miniaturowy okręt podwodny nie osiągnął celu, „X-10" miał podjąć atak na „Scharnhorsta" albo na inny okręt.

O godzinie 08.12 detonowały ładunki pod „Tirpitzem", przy czym odgłos wybuchu był dobrze słyszany na „X-10". Odczekano do godziny 18.00 i wtedy rozpoczęto odwrót. Atak na „Scharnhorsta" i tak nie miał widoków powodzenia, gdyż „X-10" był „ślepy". Dopiero później okazało się zresztą, że „Scharnhorsta" nie było w tym czasie we fiordzie, gdyż odbywał ćwiczenia artyleryjskie w Altenfjord i 22 września rano wracał do Kaafjord. Na wieść o ataku na „Tirpitza" „Scharnhorst" natychmiast

zmienił kurs i wszedł do Langfjord, gdzie był bezpieczny.

Odwrót na pełne morze był trudny; „X-10" musiał co chwila wynurzać się, aby obrać właściwy kierunek, gdyż kompas nie działał. Przez pewien czas próbowano posługiwać się specjalnym urządzeniem lotniczym, które jednak zawiodło, przy czym okazało się, że „X-10" ponownie wchodzi do fiordu zamiast na morze. Aby zwiększyć szybkość okrętu porzucono ładunki wybuchowe, chociaż z uwagi na dużą głębokość zachodziło niebezpieczeństwo eksplozji. Obyło się jednak bez wypadku.

Po wyjściu z fiordu i cieśnin pogoda się popsuła. Wobec gęstej śnieżycy można było płynąć bezpiecznie na powierzchni, dzięki czemu „X-10" szybciej wydostał się na pełne morze, przechodząc ponownie przez pole minowe. 24 września nad ranem „X-10" osiągnął miejsce wyznaczonego „rendez-vous" z okrętami podwodnymi. Jednak żaden z nich nie pokazał się.

Szukając okrętów podwodnych „X-10" popłynął do Sandoyfjordu na północnym wybrzeżu wyspy Soroy. Ponieważ była to bezludna okolica, postanowiono wyjść na ląd i umyć się oraz przygotować posiłek. Jako miejsce lądowania wybrano wysepkę Ytre Reppafjord. Dosłownie w kilka minut po wyjściu na ląd pojawił się tam niezidentyfikowany samolot. Dla pewności załoga natychmiast powróciła na okręt i szybko zanurzono się. Jednak po chwili „X-10" całą siłą uderzył o dno. Okazało się, że było

tam bardzo płytko, pomimo że mapa wykazywała duże głębokości.

Rankiem 27 września „X-10" podążył w kierunku Ofjord, również na północnym wybrzeżu wyspy Soroy. Była to ostatnia możliwość spotkania się z okrętem podwodnym, który miał zabrać załogę i miniaturowy okręt podwodny. Jednak po tylu niepowodzeniach wszyscy zwątpili czy tym razem będą mieli szczęście. Omawiano już dalsze plany, które przewidywały ewentualność przedostania się o własnych siłach do Związku Radzieckiego albo na Islandię.

Wieczorem 27 września „X-10" krążył wzdłuż brzegu Ofjordu szukając zapowiedzianego okrętu podwodnego. Dochodziła północ, a horyzont był czysty. Po północy porucznik Hudspeth oświadczył załodze, że jeżeli w ciągu godziny nie zjawi się okręt podwodny, to zrezygnuje z czekania i spróbuje wyprowadzić okręt w bezpieczne miejsce na własną rękę. Na „X-10" zapanowała cisza.

Dokładnie o godzinie 01.00, na kilka minut przed upływem uprzednio ustalonego terminu, pojawił się wreszcie długo oczekiwany okręt podwodny i odpadła perspektywa dalekiego rejsu do Związku Radzieckiego czy Islandii. Był to okręt podwodny „Stubborn", który uprzednio holował „X-7". Przejął on natychmiast załogę „X-10", na który przeszła wypoczęta załoga transportowa. „Stubborn" obrał kurs na wyspy Szetlandzkie.

Jednak nie udało się doprowadzić „X-10" z powrotem do Anglii. 3 października okręt wszedł w rejon silnego sztormu i po porozumieniu się z dowództwem postanowiono „X-10" zatopić i wracać do bazy.

LOSY „TIRPITZA"

Największym zmartwieniem załóg miniaturowych okrętów podwodnych „X-6" i „X-7", które przeprowadziły udany atak przeciw „Tirpitzowi", były pozornie niewielkie uszkodzenia pancernika. Przecież atak ten kosztował ich tyle wysiłku, a „Tirpitz" jedynie zakołysał się nieco, Niemcy trochę postrzelali i na tym się skończyło.

Dlaczego tyle ton materiału wybuchowego spowodowało tylko nieznaczne uszkodzenia? Otóż po odkryciu „X-6" i wzięciu do niewoli jej załogi Niemcy, zdając sobie sprawę z grożącego im niebezpieczeństwa, rozpoczęli przygotowania do wyprowadzenia okrętu z fiordu. Nie zdążyli wprawdzie tego wykonać do chwili wybuchu, lecz w pewnym stopniu okręt zmienił swoje położenie. W wyniku tego wybuch nastąpił nie bezpośrednio pod kadłubem, lecz obok niego, co zmniejszyło skutki eksplozji.

Jednak skutki wybuchu nie były tak nikłe, jak to mogło wydawać się załogom miniaturowych okrętów podwodnych. Uszkodzona została cała sieć elektryczna, wyposażenie radiowe, stacja hydroakustycz-

na, wieże pancerne A i C, centrala przeciwlotnicza, ster i szereg innych urządzeń. W wyniku przecieków do wnętrza okrętu wtargnęło około 500 ton wody. Jednak najważniejszym skutkiem eksplozji było wysadzenie z fundamentów wszystkich trzech turbin.

A więc pomimo że „Tirpitz" nie zatonął — był unieruchomiony. Stanowiło to wielki sukces atakujących, gdyż wyłączyli okręt na długie miesiące z operacji bojowych, a o to przecież chodziło Admiralicji Brytyjskiej. Tym samym duże okręty *Home Fleet* były wreszcie wolne.

O tym wszystkim odważni marynarze angielscy nie mogli się od razu dowiedzieć, gdyż na prawie dwa lata zamknęły się za nimi bramy obozów jenieckich. Najpierw umieszczono ich w obozie przejściowym w Niemczech, gdzie wziął ich w obroty wywiad, a w końcu listopada trafili do obozu stałego, tak zwanego „Marlag-Milag Nord".

Dopiero w tym obozie doszła ich wiadomość o wysokiej ocenie ich akcji bojowej przez Admiralicję. Dowódcy „X-6" i „X-7", porucznicy Donald Cameron i Godfrey Place, zostali wyróżnieni wysokim odznaczeniem — *Victoria Cross*. Warto tutaj wspomnieć, że B.C.G. Place jeszcze jako podporucznik był oficerem łącznikowym *Royal Navy* na polskim okręcie podwodnym „Sokół" i uczestniczył w jego operacjach na Morzu Śródziemnym. W związku z tym został on odznaczony polskim „Krzyżem Walecznych".

Nurkowie „X-6" i „X-7", podporucznicy R. H. Kendall i R. Aitken oraz zastępca dowódcy „X-6", podporucznik J. T. Lorimer, otrzymali *Distinguished Service Order*, a mechanik „X-6", E. Goddard — *Conspicuous Gallantry Medal*. Odznaczono również członków załogi „X-10" oraz załogi transportowe.

Dla Niemców uszkodzenie „Tirpitza" było ciężkim ciosem. Ponieważ okręt nie mógł wejść do żadnej stoczni (zresztą przeprowadzenie byłoby bardzo ryzykowne), stocznia musiała przyjść do niego. Do Norwegii skierowano statek warsztatowy „Monte Rosa" (pojemność prawie 14 000 BRT) z 1000-osobową załogą remontową. W końcu listopada 1943 roku, w dwa miesiące po ataku miniaturowych okrętów podwodnych, *Marinegruppenkomando Nord* (dowództwo północnego odcinka morskiego) musiało zameldować dowództwu *Kriegsmarine*, że „Tirpitz" jeszcze przez kilka miesięcy będzie niezdolny do walki. Tymczasem prace remontowe szły pełną parą. Pracowano bez przerwy w dzień i w nocy. Dopiero w marcu 1944 roku pancernik został wyremontowany.

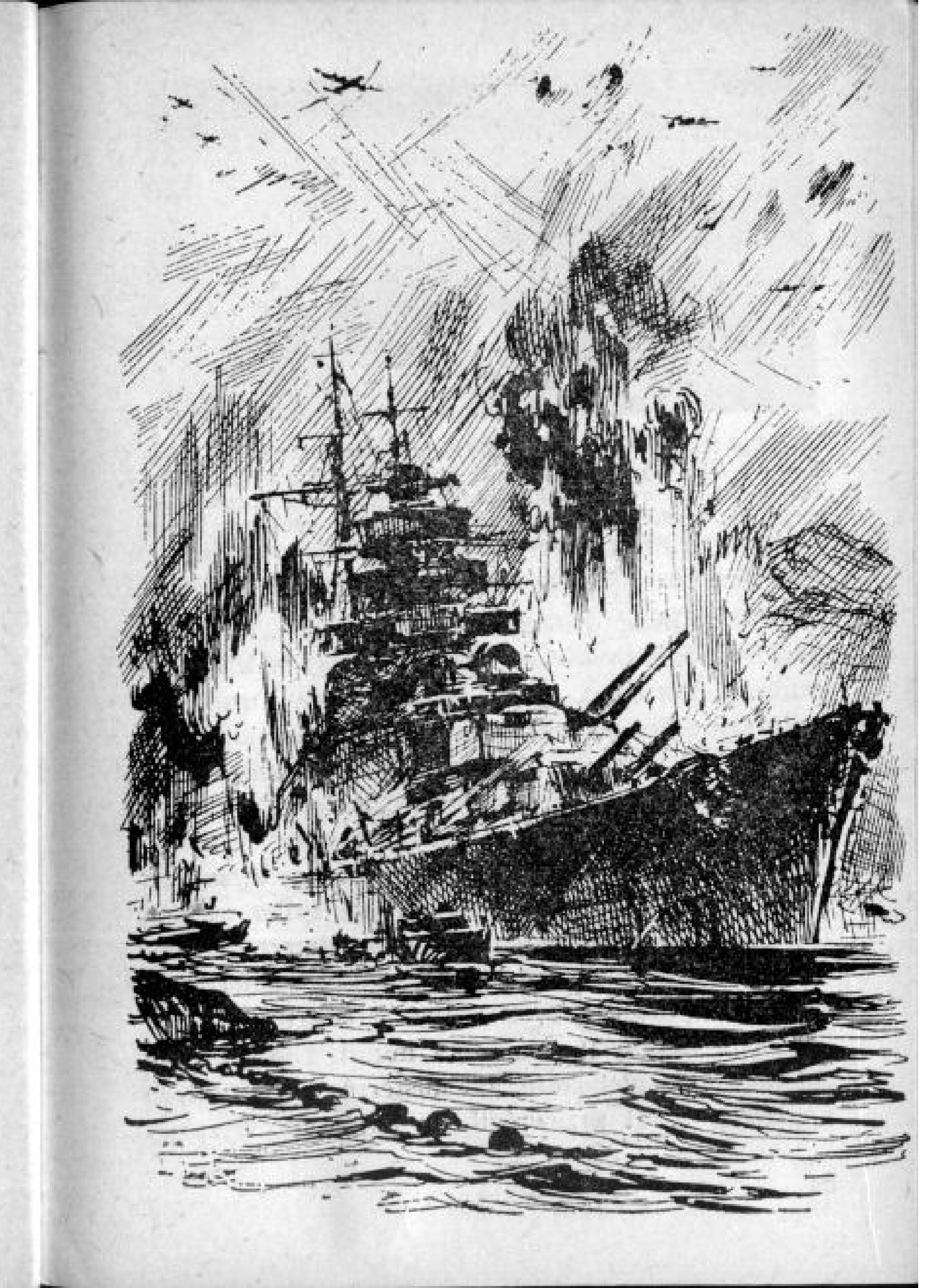
Na to tylko czekali Anglicy. W dniu 3 kwietnia 1944 roku 32 samoloty typu „Marlet" znienacka zaatakowały „Tirpitza" rzucając bomby o ciężarze po 500 kilogramów. Osiągnięto 15 trafień. Zginęło 200 marynarzy niemieckich, a kilkuset było rannych. Jednakże siła bojowa okrętu nie ucierpiała zbyt poważnie.

Latem 1944 roku samoloty angielskie, startując z lotniskowców, nadal atakowały „Tirpitza". Pomimo, że przeprowadzono siedem ataków lotniczych — nie udało się poważnie uszkodzić pancernika. Obrona przeciwlotnicza była bardzo silna, a okręt osłaniany zasłonami dymnymi.

Jesienią 1944 roku *Kriegsmarine* podjęła decyzję przeprowadzenia „Tirpitza" do Niemiec. Jego silne uzbrojenie artyleryjskie miało wzmocnić obronę wybrzeża. Jednak „Tirpitz" nie zdążył wypłynąć, gdyż podczas nalotu czteromotorowych bombowców brytyjskich, startujących z Murmańska, został poważnie uszkodzony. Bomba o ciężarze sześciu ton rozbiła mu dziób i okręt nie mógł podjąć długiego rejsu do Niemiec.

Wobec tego postanowiono wykorzystać pancernik do obrony artyleryjskiej na północy. Został on przeholowany do Sandesund, na północ od Tromsö. W pobliżu przebiegał front radziecko-niemiecki; „Tirpitz" miał go wzmocnić ogniem swoich dział. Aby zabezpieczyć okręt przed niespodziankami wybrano takie miejsce postoju, gdzie miał on pod stępką tylko metr wody. W tym celu w niektórych miejscach usypano nawet specjalne łoże z piasku. Wszystko to miało uchronić okręt przed zatonięciem.

W końcu października ze szkockiego lotniska Lossiemouth przeprowadzono kolejny nalot na „Tirpitza", jednak bezskuteczny. Wreszcie, 12 listopada 1944 roku, udało się lotnictwu angielskiemu





Taki był koniec „Tirpitza". Zdjęcie pancernika przewróconego na burtę wykonano zaraz po nalocie. Nie osłoniły stalowego kolosa ani wysokie skały fiordów, ani stalowe zapory, ani gęsta sieć posterunków. Dzieła zaczętego przez „żywe torpedy" i „miniaturki" dokończyły samoloty.

Fot. Leon Redmer

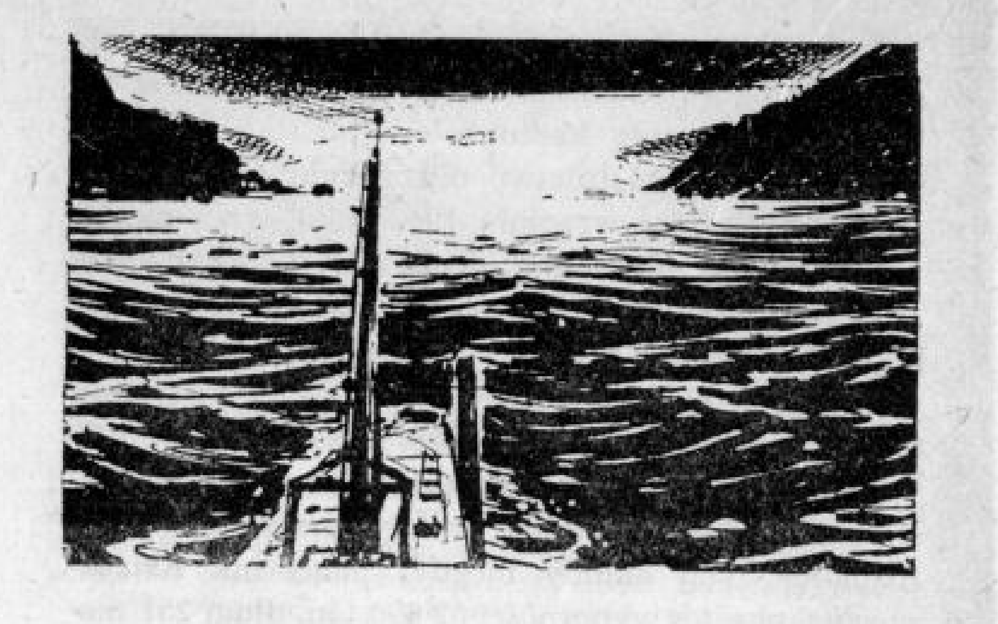
zmylić czujność Niemców i zaskoczyć „Tirpitza". Eskadry bombowców angielskich leciały w kierunku lotniska Bordofos, gdzie stacjonowały myśliwce z obrony „Tirpitza". Niemcy, sądząc że nalot skoncentruje się tylko na lotnisku — nie posłali pancernikowi ochrony myśliwskiej. Tymczasem 27 czteromotorowych bombowców typu „Lancaster" zmieniło kurs. Samoloty leciały ze słońcem, na wysokości 4 000 metrów. Pancernik bronił się tylko ogniem z broni przeciwlotniczej i zasłonami dymnymi, lecz tym razem to nie wystarczyło. Anglicy bombardowali niezwykle celnie, osiągając szereg trafień.

Agonia okrętu trwała kilka minut. Nie pomogła ani niewielka głębokość, ani misternie usypane łoże z piasku; okręt przewrócił się na burtę. Z załogi

liczącej około 2 100 oficerów i marynarzy uratowało się tylko około 900 osób. Reszta znalazła śmierć we wnętrzu stalowego kadłuba.

W ten sposób lotnictwo dokończyło dzieła zapoczątkowanego we wrześniu 1943 roku przez miniaturowe okręty podwodne „X-6" i „X-7". Oczywiście „Tirpitz" mógł być podniesiony, lecz Niemcy nie byli już w stanie podjąć się tego zadania; zajęci byli „łataniem dziur" na wszystkich innych frontach.

Po wojnie Anglicy przekazali wrak „Tirpitza" Norwegii. Prawie 10 lat trwały prace przy jego rozbiórce. Ten dumny niegdyś pancernik *Kriegsmarine*, okręt o wyporności 52 600 ton, długi 251 metrów, szeroki 36 metrów, wyposażony w maszyny o mocy 138 000 koni mechanicznych, dostarczył teraz 30 000 ton stali. Stal tę zakupiła — fabryka szpilek...



KURS — BERGEN

Dzięki pomyślnemu atakowi „miniaturek" na „Tirpitza" Anglicy zdobyli nowe doświadczenie taktyczne. Wprawdzie załogi, które przeprowadziły bezpośredni atak nie wróciły i nie zdały dokładnej relacji, lecz pewne wnioski można było wyciągnąć z materiałów dostarczonych przez wywiad. Z lekcji ataku na „Tirpitza" postanowiono w przyszłości wykorzystać zasadę taktyczną: jeden cel — jeden okręt. Tylko w tym wypadku można było zapewnić pełną swobodę i bezpieczeństwo ruchu miniaturowego okrętu podwodnego.

Zasada ta miała znaleźć zastosowanie w kolejnej operacji bojowej. Jej celem miało być zniszczenie dużego doku pływającego „Laksevaag" w norweskim porcie Bergen, gdzie stacjonowały i gdzie remontowano niemieckie okręty podwodne.

Przygotowania do tej operacji, ukrytej pod kryptonimem „Guidance", rozpoczęto w styczniu 1944 roku. Jako jednostkę atakującą wyznaczono miniaturowy okręt podwodny „X-24", dowodzony przez porucznika Maxa Sheana.

Ćwiczenia trwały trzy miesiące. „X-24" nieustannie doskonalił technikę ataku, odbywał długie rejsy, aby uodpornić załogę na przebywanie pod wodą.

Pod koniec ćwiczeń „X-24" został skierowany do Scapa Flow, gdzie miał zbadać umocowanie sieci zagrodowych. Anglicy obawiali się, że Niemcy mając już pojęcie o miniaturowych okrętach podwodnych zechcą się im odwzajemnić za „Tirpitza". Właściwe zbadania tych sieci miał dokonać „X-22", lecz został on zatopiony przez towarzyszący mu okręt podwodny „Syrtis". Tak się zdarzyło podczas ćwiczeń, że oficer wachtowy tego okrętu został nagle zmyty przez silną falę. Wykonując nagły zwrot, aby podnieść oficera z wody, „Syrtis" staranował „X-22"; zginęła cała czteroosobowa załoga „miniaturki". Dlatego zbadanie systemu podwodnego zabezpieczenia Scapa Flow powierzono „X-24", który przygotowywał się właśnie do ataku na Bergen.

Po dokonaniu oględzin sieci przystąpiono z początkiem kwietnia do końcowych przygotowań do ataku. „X-24" miał wejść przez długi fiord w głąb portu Bergen i zaatakować duży dok pływający. Norweski ruch oporu dostarczył szczegółowych in-

formacji o porcie i o samym doku. Wśród zbierających informacje był między innymi jeden z dawnych pracowników stoczni.

Wspomniany dok był to jeden z największych doków pływających, jakim dysponowali Niemcy. Remontowano w nim okręty podwodne, a ponadto dostarczał on energii elektrycznej dwom mniejszym dokom w porcie. A więc zatopienie tego dużego doku unieruchomiłoby na pewien czas również i pozostałe doki w Bergen.

9 kwietnia 1944 roku „X-24", holowany przez okręt podwodny „Sceptre", popłynął na Wyspy Szetlandzkie. „Sceptre" miał już doświadczenie w holowaniu miniaturowych okrętów podwodnych, gdyż swego czasu holował „X-10" (atak na „Scharnhorsta" we wrześniu 1943 roku). Towarzyszył mu okręt-baza „Alecto" i okręt norweski „Narvik". Na Wyspach Szetlandzkich przeszła na „X-24" załoga bojowa i 11 kwietnia wyruszono na morze, na holu okrętu podwodnego „Sceptre". „Alecto" i „Narvik", w oczekiwaniu powrotu okrętów podwodnych pozostały w Burra Forth na Wyspach Szetlandzkich.

Rejs przez Morze Północne trwał dwie i pół doby. 13 kwietnia, około godziny 23.00, miniaturowy okręt podwodny wyhaczył hol. Do celu było około 35 mil; trasę tę trzeba było przebyć w ukryciu, aby nie zdradzić się. Na szczęście noc była bardzo ciemna, morze spokojne. „X-24" płynął pełną szybkością na powierzchni, przeciął szeroki fiord i przeszedł przez pola minowe. W dwie godziny po północy

zbliżył się do wąskiego przejścia między dwiema wysepkami. Przejście to nieustannie oświetlało co najmniej pięć reflektorów. Najlepiej byłoby zanurzyć się i niepostrzeżenie minąć reflektory, lecz na „X-24" właśnie ładowano baterie i potrzebny był dopływ powietrza. Porucznik Shean zdecydował się przejść tę cieśninę na powierzchni. Stanowiło to duże ryzyko, lecz Niemcy nie zauważyli ich.

Wkrótce „X-24" zanurzył się. Dowódca był zadowolony, gdyż przebył na powierzchni około 25 mil, minął posterunek niemiecki i pole minowe. Prowadzenie „X-24" pod wodą we fiordzie nie było łatwe. Okręt często natrafiał na „dziury" słodkowodne i zapadał w głąb, ale na szczęście był to jedyny kłopot, bowiem wszystkie urządzenia „miniaturki" spisywały się znakomicie. Tym razem przygotowanie nie zawiodło.

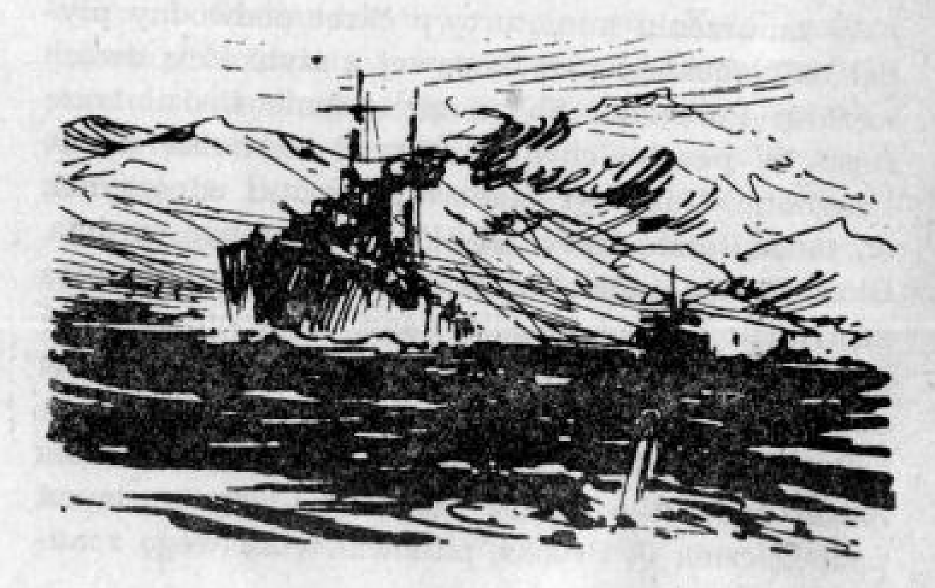
W zanurzeniu miniaturowy okręt podwodny płynął na głębokości peryskopowej z szybkością dwóch węzłów. Porucznik Shean nieustannie śledził trasę rejsu. W pewnej chwili zauważył niewielką zatokę Langholm. Tam był planowany krótki odpoczynek do rana. Resztę trasy „X-24" miał przebyć za dnia. Okazało się jednak, że zatoka Langholm nie była pusta, jak się tego spodziewano. Z uwagi na znajdujące się tam okręty niemieckie trzeba było płynąć dalej.

Załoga zajęła stanowiska bojowe. Porucznik Shean nadal tkwił przy peryskopie, jego zastępca, podporucznik J. Brooks, pilnował właściwego zanu-

rzenia okrętu, mechanik Coles obsługiwał ster, a nurek, podporucznik Frank Ogen, pomagał dowódcy w prowadzeniu nawigacji. Przez prawie trzy godziny „X-24" utrzymywał się na głębokości peryskopowej, co było dużą zasługą podporucznika J. Brooksa.

O godzinie 05.30 porucznik Shean zauważył pierwszy okręt nieprzyjacielski. Okazał się nim statek rybacki średniej wielkości opuszczający West Byfjord, gdzie właśnie znajdował się „X-24".

Po 20 minutach dowódca przystąpił do forsowania jeszcze jednego, ostatniego już pola minowego, które stanowiło zabezpieczenie portu w Bergen. Aby nie nadziać się na minę trzeba było zanurzyć się na głębokość około 8 metrów. Jednak dla kontroli kursu „X-24" wynurzał się co pięć minut na głębokość peryskopową. Teraz trzeba było być ostro-



żnym, gdyż na torze prowadzącym przez pole minowe panował ożywiony ruch. Porucznik Shean doliczył się ponad 40 statków, które mijały ich w obu kierunkach. Na torze wodnym panował taki tłok, że chwilami wydawało się, iż zderzenie jest nieuniknione. Kręciły się tu małe statki kabotażowe i rybackie, promy, okręty obrony przeciwlotniczej, jak również — ku zmartwieniu dowódcy „X-24" — ścigacze okrętów podwodnych.

Jeden z takich ścigaczy miał widać czynny hydrolokator, gdyż uzyskał kontakt z „X-24". Zamknięci w stalowym pudle marynarze nerwowo nasłuchiwali złowrogich dźwięków, podobnych do odgłosu kropli wody spadających na blachę. Ping-ping-ping — uderzały o kadłub okrętu wysłane przez oscylator hydrolokatora impulsy dźwiękowe. Trzeba było szybko zmienić kurs, aby Niemiec nie spostrzegł, że uchwycił echo okrętu podwodnego.

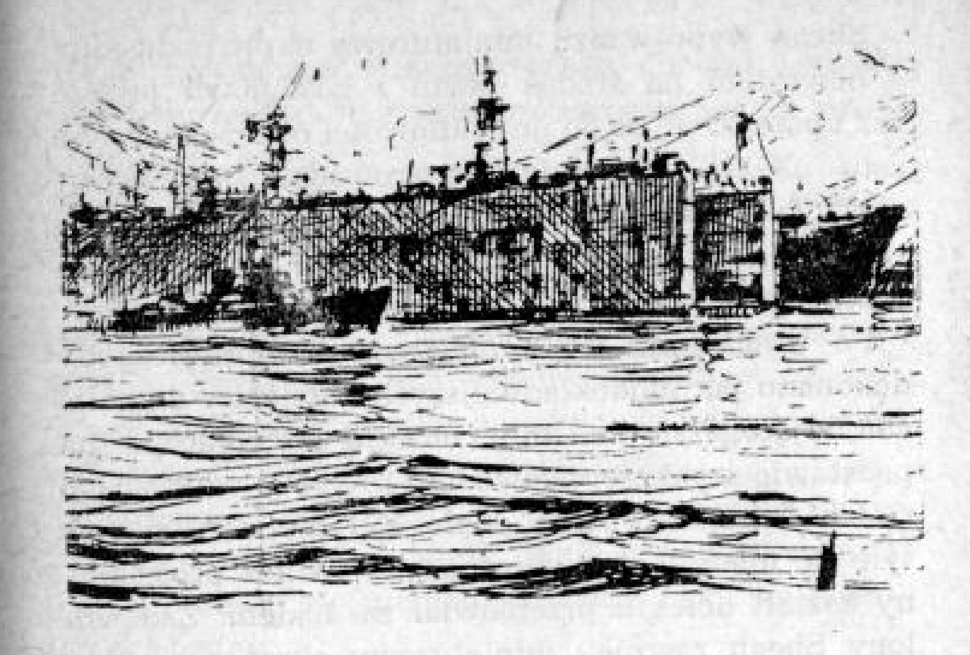
Shean rozkazał przejść na kurs zygzakowaty; „X-24" zaczął rzucać się z jednej strony toru wodnego na drugą. Trwało to 15—20 minut aż wreszcie ucichło to złowrogie: ping-ping-ping. Być może hydroakustyk na ścigaczu doszedł do wniosku, że słabe i nieregularne echo pochodzi od ławicy ryb, a nie od okrętu i nie wszczął alarmu.

„X-24" wrócił na normalny kurs; zapewniało mu to większe bezpieczeństwo, gdyż idąc zygzakami narażał się na staranowanie przez okręty nawodne.

O godzinie 07.45 „X-24" wszedł do portu, a w piętnaście minut później porucznik Shean spostrzegł dok pływający. Jednak rozczarował go fakt, że dok był pusty. „Szkoda, mogły być dwie ofiary równocześnie" — pomyślał. Obok zanurzonego doku stał tylko jakiś duży statek handlowy. Zarówno wokół doku jak i w porcie nie było żadnych zapór sieciowych i to było zaskakujące. Czyżby Niemcy nie obawiali się nagłych ataków podwodnych? A może lekka mgła wisząca nad portem ogranicza widoczność i uniemożliwia spostrzeżenie sieci?

„X-24" stopniowo zbliżał się do celu. Wtem znowu rozległo się złowrogie ping-ping-ping. Jakiś mały trałowiec złapał kontakt z nimi. Kilka nagłych zwrotów oraz głębsze zanurzenie i miniaturowy okręt podwodny pozbył się natręta.

W porcie panował ożywiony ruch. Małe statki towarowe, holownik, statki rybackie nieustannie kręciły się nad „X-24". Każde wysunięcie peryskopu groziło nie tylko uszkodzeniem, ale nawet staranowaniem miniaturowego okrętu podwodnego. Dlatego też każde wyjście okrętu na głębokość peryskopową wywoływało specjalnego rodzaju uczucie: załoga z zapartym tchem oczekiwała nagłego uderzenia. Podczas kolejnego wysunięcia peryskopu „X-24" znalazł się tak blisko jakiegoś trałowca niemieckiego, że porucznik Shean zobaczył tylko numer taktyczny okrętu wymalowany na burcie. Trzeba było czym prędzej uciekać na większą głębokość.



DOK CZY NIE DOK?

Po ogólnym zorientowaniu się miniaturowy okręt podwodny ruszył do próbnego ataku. Porucznik Shean chciał mieć maksimum pewności i dlatego postanowił najpierw przeprowadzić pozorowany atak.

— Głębokość 60 stóp. Obroty silnika przystosować do szybkości jednego węzła. Kurs 166 stopni. Idziemy na dok — rozległy się rozkazy.

Po kilkunastu minutach „X-24" minął jeden obiekt pływający i wszedł pod drugi. To był najprawdopodobniej dok pływający. Ustalono dokładny czas i odległość od miejsca rozpoczęcia ataku.

Shean wyprowadził miniaturowy okręt podwodny z powrotem na środek portu i postanowił jeszcze raz upewnić się co do prawidłowości obliczeń. W tym celu „X-24" ponownie przeprowadził pozorowany atak. Tym razem okręt na głębokości 60 stóp uderzył w jakąś budowlę kamienną. Był to prawdopodobnie pirs łączący dok pływający z lądem.

Po wydostaniu się z nieoczekiwanej przeszkody dokonano jak najdokładniejszych pomiarów długości znajdującego się nad nimi obiektu pływającego (na podstawie szybkości podwodnej „X-24" i widocznego cienia doku). Wypadło około 150 metrów, a więc tyle ile mierzył dok pływający. Również prostokątny kształt obiektu przemawiał za dokiem. Zadowolony Shean zawrócił miniaturowy okręt podwodny na otwarte wody portowe.

Z odległości około 220 metrów dowódca „X-24" jeszcze raz przyjrzał się celowi przez peryskop. Dok znajdował się dokładnie na osi północ-południe.

Była godzina 08.56. Po prawie godzinnym identyfikowaniu doku i wykonaniu dwóch próbnych ataków porucznik Shean skierował „X-24" do ostatecznego uderzenia. Dok musi być zniszczony.

Od północnej krawędzi doku odmierzono odległość około 100 metrów i miniaturowy okręt podwodny zatrzymał się. Ładunki wybuchowe nastawiono na eksplozję po czterech godzinach. Jedno pociągnięcie dźwigni i dwie tony silnego materiału wybuchowego wyzwoliły się z zawieszenia i spoczęły na dnie pod dokiem. A więc połowa ataku została wykonana. Na

„X-24" zapanowało już odprężenie, chociaż jeszcze dwie tony materiału wybuchowego czekały na swoje przeznaczenie.

— Wychodzimy na głębokość 40 stóp — rozkazał Shean.

Byli teraz bezpośrednio pod dokiem pływającym. Można było nawet rozróżnić odgłosy jego mechanizmów. Prawdopodobnie pracowały pompy. „X-24" przesunął się w kierunku południowej krawędzi doku; rzucono drugi ładunek wybuchowy.

Tymczasem miniaturowy okręt podwodny wpakował się między kamienny pirs i atakowany obiekt i Shean musiał się niemało potrudzić, aby się stamtąd wydostać.

O godzinie 09.11 było już po wszystkim. Cztery tony materiału wybuchowego leżały na dnie fiordu, dokładnie pod dokiem pływającym. Za cztery godziny, a więc około godziny 13.00, dok przestanie istnieć.

Ale na to załoga „X-24" nie mogła i nie chciała czekać. Trzeba było czym prędzej wycofać się z portu i szukać schronienia u boku macierzystego okrętu podwodnego „Sceptre". W związku z tym szybkość zwiększono do 2,5 węzła.

Odprężenie, jakie zapanowało na okręcie po pomyślnym ataku, pozwoliło zapomnieć załodze o grożącym niebezpieczeństwie. Miniaturowy okręt podwodny, nie zwracając uwagi na grożące ryzyko, bez specjalnych środków ostrożności wycofywał się na pełne morze. Załodze wydawało się, że po trudnym

ataku, który został pomyślnie przeprowadzony, nic im już nie grozi. Na szczęście ruch statków niemieckich nie był już tak silny, jak nad ranem i „X-24" bez trudności przebył fiordy i wyszedł na morze.

Około godziny 18.00 sytuacja na okręcie stała się bardzo trudna. Zużyte powietrze utrudniało oddychanie i samopoczucie marynarzy pogorszyło się. Jednak jeszcze nie można było wyjść na powierzchnię i przewietrzyć okręt. Dopiero po trzech godzinach porucznik Shean zdecydował się na wynurzenie. Właśnie gdy „X-24" wychodził z głębokości peryskopowej na powierzchnię spostrzeżono nagle zbliżający się duży statek, którego przedtem nikt nie zauważył. Natychmiast otwarto zawory zbiornika szybkiego zanurzenia i miniaturowy okręt podwodny ponownie poszedł pod wodę.

Załoga z niepokojem oczekiwała skutków nagłego spotkania. Jednak widocznie z okrętu niemieckiego nie zauważono ich, gdyż nie było żadnych odgłosów przeciwdziałania.

Po upływie pół godziny „X-24" wynurzył się. Załoga była krańcowo wyczerpana. Byli już pod wodą 19 godzin bez dopływu powietrza; wyjście na powierzchnię poprawiło ich samopoczucie. Uprzedni brak tlenu i nadmiaru dwutlenku węgla spowodował ostry ból głowy i palący żołądka. Teraz nagły dopływ świeżego powietrza oszołomił ich i prawie zbił z nóg. Ale po pewnym czasie osłabienie minęło i cała załoga poczuła się lepiej. Humory poprawiły się jeszcze, gdy wkrótce spostrzeżono oczekujący ich



Załoga bojowa „X-24" na mostku okrętu podwodnego „Sceptre", po ataku na transportowiec „Bärenfels" w porcie Bergen. Od lewej: podporucznik J. Brooks, porucznik M. H. Shean, mechanik V. Coles i nurek, podporucznik F. Ogen.

okręt podwodny „Sceptre". Przez pewien czas „Sceptre" i „X-24" płynęły obok siebie, a kilka minut po północy, już w dniu 15 kwietnia, dokonano wymiany załóg. Na „X-24" przeszła załoga transportowa, a zmęczona załoga bojowa przeszła na „Sceptre".

Pomimo uprzednich kłopotów żołądkowych marynarze nie oszczędzali wspaniałego posiłku, jakim obdarzono ich. Wbrew panującym na okrętach podwodnych zwyczajom, z okazji sukcesu „X-24" jeszcze w morzu naruszono zapasy alkoholu na „Sceptre". Po trzech dniach okręty wróciły do Anglii.

Zatoka Loch Cairnbawn, gdzie mieściła się baza operacyjna miniaturowych okrętów podwodnych, przedstawiała niecodzienny widok. Wszystkie okręty były w gali flagowej, ryk syren pozdrawiał zwycięzców z Bergen, a flotylla małych stateczków i łodzi wyszła im naprzeciw, tworząc honorową asystę. Z głośników rozległy się dźwięki muzyki powitalnej.

— Nelson przewrócił się chyba w grobie — powiedział ktoś z załogi „X-24". Jednak późniejsze uroczystości były podobnie wspaniałe i niemało alkoholu polało się na cześć bohaterskich podwodniaków, którzy wtargnęli do odległego portu nieprzyjaciela i zadali mu ciężkie straty.

Ale wkrótce okazało się, że radość była przedwczesna, gdyż jak dowiodły zdjęcia lotnicze i informacje norweskiego ruchu oporu, dok pływający był w najlepszym porządku i nadal przyjmował okręty podwodne do remontu. Natomiast ładunki wybuchowe „X-24" zniszczyły całkowicie duży statek handlowy „Bärenfels", który stał obok doku i omyłkowo został podminowany.

Zapanowało rozczarowanie. Dowódca Dwunastej Flotylli Podwodnej, komandor W. E. Banks, uważał popełniony błąd za swoją osobistą porażkę, bowiem według jego wskazówek szkolono dowódców miniaturowych okrętów podwodnych z nastawieniem na nieposługiwanie się peryskopem na miejscu ataku.

U podstaw tego leżała obawa, że wysuwanie peryskopu może zdradzić okręt i spowodować zniszczenie go przez nieprzyjaciela. Dlatego też dowódcy miniaturowych okrętów podwodnych mieli przeprowadzać ataki po obejrzeniu celu z oddali, a później ograniczać się do prowadzenia właściwej nawigacji i orientowania się według ostatnich otrzymanych wskazówek.

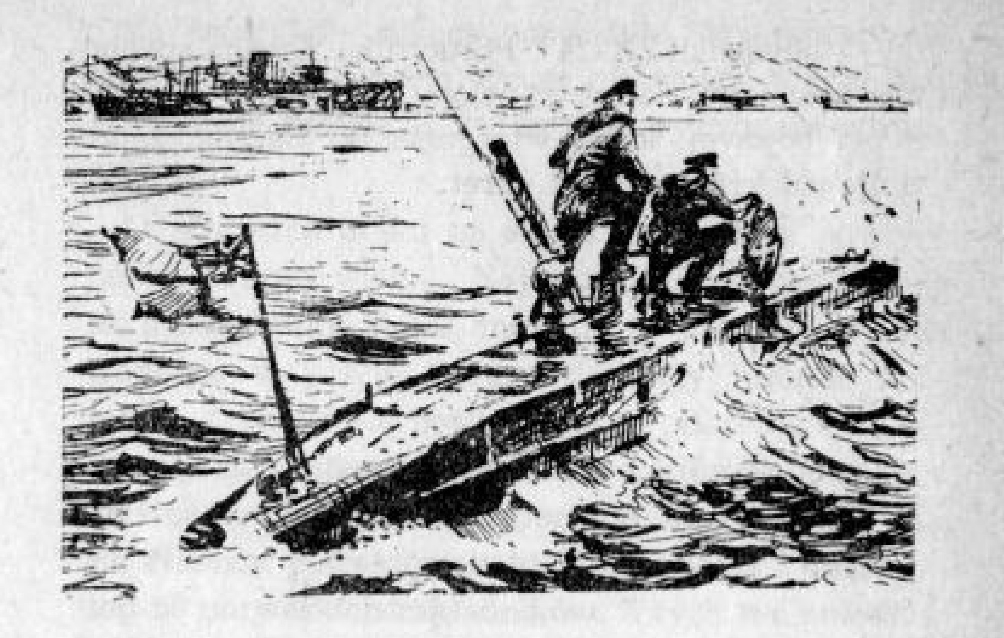
Ale, jak wiemy, porucznik Shean nie oszczędzał peryskopu w Bergen pomimo, że z powodu dużego ruchu w porcie narażał okręt i załogę na niebezpieczeństwo. Tak więc wyrzuty, które robił sobie komandor Banks, i które zawarł nawet w raporcie dla Admiralicji, były nieuzasadnione. Po prostu nastąpiła pomyłka ponieważ obydwa te obiekty — statek i dok — były mniej więcej równej wielkości, przynajmniej patrząc spod wody, i miały podobne zanurzenie, gdyż dok był zatopiony. Silny prąd zniósł prawdopodobnie „X-24" pod statek „Bärenfels".

Atak na Bergen był jednakże dużym sukcesem. Przede wszystkim po raz pierwszy atakujący okręt podwodny, po sforsowaniu różnego rodzaju przeszkód, wykonał polecone zadanie i bezpiecznie powrócił do bazy. Ponadto cios zadany Niemcom był bardzo dotkliwy, gdyż zatopiono duży statek handlowy i uszkodzono również urządzenia portowe, a Niemcy nie wiedzieli kto ich zaatakował. Operację tę dowódca *Home Fleet* określił w późniejszym okresie jako „wspaniałe osiągnięcie, umiejętnie zaplanowane i odważnie wykonane".

Za osiągnięty sukces porucznik Shean otrzymał *Distinguished Service Order*. Również i pozostali członkowie załogi „X-24" zostali wyróżnieni odznaczeniami.

O wynikach ataku na statek „Bärenfels" krążyły później różne wieści. Najsmutniejsze było to, że okrutne skutki ataku miniaturowego okrętu podwodnego w porcie Bergen dotknęły ludność norweską. Okazało się bowiem, że na „Bärenfels" znajdowały się materiały wybuchowe, których eksplozja zniszczyła poważną część portu w Bergen. Oczywiście Niemcy potraktowali to jako sabotaż i rozstrzelali 50 norweskich zakładników. Z tych też powodów zrodziły się później wątpliwości, czy słuszne było zatajenie całego ataku. Argumentowano, że ogłoszenie chociażby krótkiej informacji w komunikatach wojennych mogłoby uchronić niewinnych Norwegów przed posądzeniem ich o sabotaż, a w konsekwencji uratować pięćdziesiąt istnień ludzkich. Anglicy łudzili się jednak, że Niemcy kierują się poczuciem sprawiedliwości i działają w oparciu o materiał dowodowy. Dlatego operacja ta wywołała pewne niezadowolenie w oficjalnych kołach norweskich.

Latem 1944 roku miniaturowy okręt podwodny „X-24" doczekał się niezwykłych odwiedzin. Król Jerzy VI, wizytując okręty wojenne w zatoce Scapa Flow, gdzie znajdował się również okręt-baza „Bonaventure" z miniaturowymi okrętami podwodnymi — odwiedził „X-24". Porucznika Sheana specjalnie odwołano nawet z urlopu, aby jako dowódca załogi bojowej, która wtargnęła do Bergen, zaprezentował królowi swój okręt.



„LANGSAM FAHREN"

Dowództwo „X-24" objął z kolei porucznik H. P. Westmacott. Jemu też przypadł w udziale ponowny atak na dok pływający w Bergen. Już w kilka tygodni po powrocie „X-24" z pierwszej operacji oznaczonej kryptonimem „Guidance" postanowiono ponownie zaatakować dok pływający, przy czym zadanie to miał wykonać znowu ten sam „X-24". Podjęcie nowej operacji było tym bardziej możliwe i wskazane, że Niemcy nie zidentyfikowali źródła poprzedniego ataku i nie przedsięwzięli specjalnych środków ochronnych skierowanych przeciw miniaturowym okrętom podwodnym.

Operację „Heckle", gdyż tak zaszyfrowano drugi atak na dok pływający w Bergen, zaplanowano na

wrzesień 1944 roku. Plan jej nie różnił się od zadań postawionych pół roku wcześniej przed porucznikiem Sheanem i jego załogą. Trzeba było wejść do portu i zniszczyć dok. Jednak sytuacja była teraz bez porównania dogodniejsza, gdyż dysponowano niemałym materiałem informacyjnym z pierwszego ataku.

Ten sam co i wtedy okręt podwodny „Sceptre" z miniaturowym „X-24" na holu opuścił port Rothesay w dniu 3 września 1944 roku. Towarzyszył im okręt „Alecto". Przez trzy dni konwój przebijał się przez wzburzone morze w kierunku Wysp Szetlandzkich. Załoga transportowa na miniaturowym okręcie podwodnym przeżywała niezmiernie trudne chwile, szczególnie na wysokości przylądka Wath, gdzie okręty wpadły w sztormową pogodę.

Po krótkim postoju w Balta Sound „Sceptre" z „X-24" na holu wyruszył w kierunku Bergen. Na miniaturowym okręcie podwodnym znajdowała się już załoga bojowa. Dowódcą był porucznik Westmacott, jego zastępcą podporucznik Beadon Deaning, nurkiem — podporucznik D. N. Purdy, a mechanikiem — B. Davison.

Przejście przez Morze Północne było bardzo trudne. Panowała pogoda sztormowa. Na „X-24" wystąpiły uszkodzenia; zawiodło uszczelnienie okrętu. Podporucznik Purdy, który wyszedł na pokład dla sprawdzenia uszkodzeń — został zmyty przez falę. O ratowaniu go nie było mowy. Po 24 godzinach

przeszedł na „X-24" ze „Sceptre" podporucznik J. V. Robinson, aby zastąpić zaginionego nurka.

Wieczorem, 10 września „X-24" oddał hol i ruszył w kierunku Bergen. Przejście fiordami nie różniło się od perypetii porucznika Sheana sprzed pół roku. Ruch statków był tak samo duży.

Następnego dnia o godzinie 07.05 „X-24" wszedł do Puddefjord, gdzie znajdował się dok pływający. Porucznik Westmacott, często teraz wysuwał peryskop, aby zdobyć jak najpełniejszą orientację. Wyciąg z dziennika okrętowego najlepiej obrazuje kolejność wypadków.

07.12 — *Znajdujemy się w wejściu do Puddefjordu. Zidentyfikowałem obserwatorium, katedrę i różne urządzenia portowe. Wody portowe gładkie jak lustro. Miasto dobrze widoczne, chociaż jest lekka mgła.*

07.30 — *Zauważyłem okręty podwodne.*

07.39 — *Zauważyłem dok pływający, niestety pusty. Nie ma zapór sieciowych po stronie północnej, są natomiast od strony wschodniej.*

07.48. — *Mijam nabrzeże węglowe, kurs 140 stopni.*

07.54 — *Mijam sterczący nad wodą maszt. Jest to wrak „Bärenfels". Wisi na nim tablica „Langsam fahren". Zgadza się, idziemy z szybkością tylko 2,5 węzła.*

08.10 — *Idę do ataku.*

08.15 — *Co chwila wysuwam peryskop.*

08.20 — *Jestem pod dokiem. Głębokość 25 stóp.*

08.40 — *Jestem na dnie po północnej stronie doku. Głębokość 60 stóp. Rzucam pierwszy ładunek wybuchowy.*

Obieram kurs na West Byfjord.

O 20.30 „X-24" mógł wreszcie wyjść na powierzchnię, a po pół godzinie nawiązano łączność z okrętem podwodnym „Sceptre". Po chwili podano hol i nastąpiła wymiana załóg. Rejs powrotny odbył się bez przeszkód. Wieczorem 13 września „Sceptre" z „X-24" na holu wszedł do Balta Sound.

W raporcie z przebiegu operacji Westmacott stwierdził, że ładunki wybuchowe powinny uszkodzić nie tylko dok, lecz również statek przycumowany po zachodniej stronie doku. Późniejsze zdjęcia lotnicze potwierdziły te przypuszczenia. Został zatopiony zarówno dok pływający, jak i mały statek handlowy. Poza tym na pewien czas została sparaliżowana praca całego ośrodka remontowego w Bergen, gdyż znajdujące się tam dwa mniejsze doki pływające zostały pozbawione źródła energii.

* * *

Na opisanych powyżej operacjach bojowych angielskich miniaturowych okrętów podwodnych nie kończy się ich historia w czasie drugiej wojny.

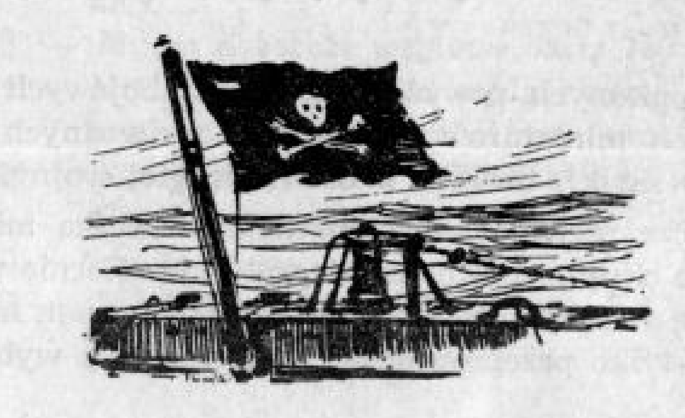
Jeszcze przed ostatnią operacją norweską miniaturowe okręty podwodne odegrały niezmiernie ważną rolę w przygotowaniu inwazji we Francji, kiedy to nie tylko przeprowadzono rekonesans u wybrze-

ży francuskich, lecz również wytyczono właściwy szlak głównym siłom inwazyjnym.

Miniaturowe okręty podwodne dzielnie spisały się również i na wodach Dalekiego Wschodu. Jeden z nich wtargnął do cieśniny Johoe koło Singapuru, gdzie ciężko uszkodził krążownik „Takao", inne podjęły się trudnego zadania: odszukały i uszkodziły kabel prowadzący z Hongkongu do Saigonu.

Choć w latach 1941 — 1942 środki szturmowe *Royal Navy* znajdowały się daleko w tyle za osiągnięciami włoskimi, jednak już atak miniaturowych okrętów podwodnych na „Tirpitza" jak i późniejsze ataki tych okrętów w porcie Bergen dowiodły, że Anglicy potrafili w krótkim stosunkowo czasie doścignąć Włochów i stworzyć nowe, wysoce efektywne konstrukcje, które były najmniejszymi środkami bojowymi, mogącymi atakować nawet odległe cele.

Próbę ogniową miniaturowe okręty podwodne przeszły właśnie w ataku na „Tirpitza" i to był przysłowiowy „początek końca" tego okrętu — filaru *Kriegsmarine*.



OKRĘTY PODWODNE TYPU „XE"

W marynarce brytyjskiej, obok „żywych torped" typu „Mark", działały również miniaturowe okręty podwodne typu „X", tak chlubnie zapisane w historii wojny atakiem na „Tirpitza". Ich rozwinięciem były okręty typu „XE"; posiadały one wyporność 36 ton i 4 ludzi załogi. Kadłub okrętu podzielony był na 4 przedziały (patrz ilustracja na ostatniej stronie okładki).

W przedziale dziobowym mieściły się koje załogi, a pod nimi baterie akumulatorów. Drugi przedział był zatapiany; tędy wychodził nurek, jeśli zachodziła potrzeba pracy na zewnątrz zanurzonego okrętu; w trzecim przedziale ulokowano aparaturę kontrolną, peryskopy i urządzenia sterowe. W przedziale rufowym znajdował się silnik Diesla i silnik elektryczny oraz mechanizmy pomocnicze.

Uzbrojenie „miniaturki" stanowiły ładunki wybuchowe z przyczepami magnetycznymi; prócz nich stosowano ładunki wybuchowe wagi 2 ton każdy, które układano na dnie morza pod atakowanym okrętem. Wyposażenie jednostki uzupełniał sprzęt do ręcznego przecinania sieci zagrodowych.

Prace nad okrętami tego typu prowadzone są i obecnie w wersji prototypowej.